

مجلة ربع سنوية — العدد التاسع عشر - أكتوبر ٢٠١٤











SPecial Projects
إدارة المشروعات الخاصة

الفهرس

صورة الغلاف: الرئيس جمال عبد الناصر يستمع إلى شرح العميد كمال حسن علي؛ قائد الفرقة ٢١ مدرعات، و في الصورة رئيس الأركان الفريق عبد المنعم رياض والسيد أنور السادات رئيس مجلس الأمة.

المشرف العام
إسماعيل سراج الدين
مدير مكتبة الإسكندرية

رئيس التحرير
خالد عزب

سكرتير التحرير
سوزان عابد

المراجعة والتصحيح اللغوي
أحمد شعبان
فاطمة نبيه

التصميم والإخراج الفني
محمد شعراوي

عناوين
محمد جمعة

الإسكندرية، أكتوبر ٢٠١٤





تقديـم

يمثل هذا العدد تجسيدًا لسياسة تبنتها مجلة ذاكرة مصر وهي إعداد ملفات تكون مستقبلاً مرجعًا للمتخصصين، وهدفًا لمن يريد معلومات مركزة حول قضايا محددة، لذا فإن من يتصفح المجلة سيجد ملفين: الملف الأول حول أبطال القوات المسلحة، هؤلاء الأبطال هم من قامت أسرهم بإهداء صورهم ووثائقهم وأوراقهم الشخصية إلى مشروع ذاكرة مصر المعاصرة لتكون مرجعًا لكل من يرغب في الولوج إلى عالم هؤلاء الأبطال. والملف الثاني خاص بقناة السويس التي تمثل شريانًا حيويًّا دوليًّا للملاحة، ولأهميتها فقد خصصنا ملفًا وثائقيًّا بحثيًّا مصورًا عن القناة.

عزيزي القارئ نحن نتمنى أن تساهم معنا في تسجيل وتوثيق تاريخ مصر، إذا كانت لديك صور قديمة أو وثائق أو حتى تذكرة قطار.. أي متعلقات خاصة بك أو بالأسرة؛ نتمنى أن تزودنا بها فنحن نسعى إلى أن نوثق ونؤرخ للشعب المصري، فهل تستطيع أن تساهم معنا في هذا المشروع؟

خـالد عزب

رئيس التحرير

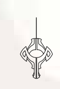
الفريق أول محمد فوزي

وزير الحربية والقائد العام للقوات المسلحة ١٩٦٧ – ١٩٧١





ولد الفريق محمد فوزي في ٥ مارس ١٩١٥م لأبوين مصريين؛ هما البكباشي أمين فوزي تُوفِّيَ في ٩ رمضان ٢٦ مارس ١٩٢٦م والسيدة فاطمة زهدي توفيت في ٧ يوليو ١٩٣٢م، في ١٢ شارع العباسية بالقاهرة. عاش في منزل جده لأمه عبد الله زهدي، ونال شهادة الابتدائية عام ١٩٣٠م، وكان ترتيبه الرابع في مصر كلها من مدرسة العباسية الابتدائية، والتحق بمدرسة فؤاد الأول الثانوية في العباسية، ونال منها شهادة الكفاءة ٣ سنوات. انتقل بعد ذلك إلى مدرسة القبة الثانوية في كوبري القبة؛ وهي مدرسة قريبة من منزله في ١٢ شارع منشية البكري، وأخذ منها شهادة البكالوريا بمجموع كبير.

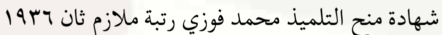




المملكة المصرية

من الغيرة والشجاعة في القيام بواجباته وما اتصف به من الأخلاق

المرضية تجاسرنا بتقديم هذا الرجاء للسدة العلية الملكية ملتمسين



شهادة منح التلميذ محمد فوزي رتبة ملازم ثانٍ ١٩٣٦



والد الفريق محمد فوزي في شبابه – الصاغ أمين فوزي ١٩٢١

والتحق بالكلية الحربية، وكان اسمها المدرسة الحربية في أكتوبر ١٩٣٤م، واستمر فيها سنتين وتخرج بترتيب الثالث في الأقدمية العامة لدفعة كان عددها ٢١ طالبًا تخرج معه ١٠ ضباط فقط، وكان عمره ٢١ عامًا.

التحق بالأورطة الثانية بناءً على رغبته، وكان في قشلاق المعادي وهي نفس الكتيبة التي كان فيها والده قبل وفاته. واختار هذه الكتيبة؛ لمعرفته بأنها ستمكث في القاهرة – دائرة قسم المحروسة – لمدة سنتين. وكان في أشد الحاجة للبقاء في القاهرة؛ حتى يباشر أختيه إنعام وسعدية وشقيقه حسين فوزي الذي التحق بكلية العلوم، جامعة القاهرة في هذه السنة.

التحق بالبلوك الرابع في الأورطة قيادة بكباشي إسماعيل حسين، وكان قومندان الأورطة المؤقت محمد بك هاشم الذي أطلعه على تقدير كبير المعلمين وكان إنجليزيًّا في ذلك الوقت. كتب الأميرالاي ثور يورن بك الآتي عن محمد فوزي:

He is active, tries to do his best in his work, clever in every point of view, has good discipline, has the means of leadership.

شارك فوزي في حرب فلسطين قائدًا للمدفعية المضادة للطائرات وأُصيب في غزة، ثم انضم إلى الكلية الحربية كمعلم برتبة (بكباشي) مقدم أركان حرب في ١٥ يناير ١٩٤٩م، وعمل فترة طويلة كبيرًا للمعلمين وترقى فيها إلى أن وصل إلى درجة لواء فمدير للكلية الحربية، ورقي فوزي رئيسًا لأركان الجيش في مارس ١٩٦٤م. وفي ١١ يونية ١٩٦٧م عينه الرئيس جمال عبد الناصر قائدًا عامًّا للجيش، ثم أضيف إليها منصب وزير الحربية في ٢٤ فبراير ١٩٦٨م. يعتبر فوزي أول من جمع بين منصب القائد العام ووزير الحربية، ومن حينها لم يفصل بين المنصبين.

لم يجد الرئيس عبد الناصر مَنْ يجمع شتات الجيش، ويجعله قادرًا على الوقوف على قدميه إلا الفريق أول محمد فوزي؛ وذلك لأنه كان منضبطًا وصارمًا إلى حدٍّ كبير، وفي الوقت ذاته شخصية محترمة تستحق التقدير والاحترام. وهو أيضًا ذلك الضابط الصارم الذي تخرج على يديه الآلاف من ضباط الجيش المصري عندما كان مديرًا للكلية الحربية.





الطالب محمد فوزي خلال حضوره تدريب عملي في مرسى مطروح ١٩٣٤.

اليوزباشي محمد فوزي في صورة تذكارية مع زملائه الضباط ١٩٤٢



١٩٣٠ ١٩٣٢ ١٩٣٣ ١٩٣٤

ملازم ثان

ملازم

يوزباشي

صاغ

بكباشي

قائممقام

عميد

لواء

فريق

فريق أول


حضور وزير الحربية اللواء عبد الحكيم عامر إحدى حفلات تخرج الكلية الحربية، ويظهر بجواره كبير معلمي الكلية عميد محمد فوزي.

كانت أولى الخطوات التي اتخذها الفريق أول محمد فوزي هي تطهير الجيش من قيادات الصف الثاني المسئولة عن الهزيمة، وإعادة تنظيم صفوف الجيش المصري بعد النكسة.

في ١٤ مايو ١٩٧١م قدم استقالته من جميع مناصبه تضامنًا مع بعض الوزراء احتجاجًا على سياسة الرئيس السادات، وتم اعتقاله مع عدد كبير من كبار المسئولين السابقين، وحكم عليه بالأشغال الشاقة المؤبدة، لاتهامه بالتآمر ضد الرئيس السادات فيما عُرف بثورة التصحيح.

وتمت محاكمته أمام محكمة عسكرية، ووضع قيد الإقامه الجبرية في مستشفى المعادي العسكري إلى أن أصدر الرئيس السادات قرارًا بالعفو عنه عام ١٩٧٤م. وقد أبدى الرئيس «السادات» وقتها أسفه لذلك، وقال بالنص «إنه يحدد إقامته وهو حزين»، اعترافًا منه بأن للرجل أيادٍ بيضاء على القوات المسلحة المصرية سواء أثناء إدارته لمصنع الأبطال أو قيادته للجيش بعد النكسة.

ووفقًا لأوراق الفريق محمد فوزي في ذاكرة مصر المعاصرة، فقد رقي خلال حياته عدة مرات؛ مثل:

١ يوليو ١٩٣٦م ترقى إلى ملازم ثان، ١٣ مايو ١٩٣٩م ترقى إلى ملازم أول، ١٠ أغسطس ١٩٤٠م رقي إلى يوزباشي، ٦ مايو ١٩٤٦م رقّي إلى صاغ، ١٨ نوفمبر ١٩٤٨م رقّي إلى بكباشي، ١ إبريل ١٩٥٤م رقي إلى قائمقام، ١ ديسمبر ١٩٥٤م رقي إلى أميرلاي عميد، ١ يناير ١٩٥٨م رقي إلى لواء، ١ يناير ١٩٦٢م رقي إلى فريق، ٢٤ مارس ١٩٦٤م رقي إلى فريق أول، ١١ يونية ١٩٦٧م رقي إلى قائد عام ثم إلى وزير حربية ١٩٦٨م، ١٣ مايو ١٩٧١م استقالة ومعاش.

تُوفي فوزي يوم الأربعاء الموافق ١٦ فبراير سنة ٢٠٠٠م عن عمر يناهز ٨٥ عامًا.






الفريق أول محمد فوزي أثناء حضوره حفل تخرج دفعة جديدة من الكلية الحربية، وبجواره رئيس الأركان الفريق عبد المنعم رياض في ٧ ديسمبر ١٩٦٧



قرار رئيس الجمهورية العربية المتحدة
رقم ١٣٣٦ لسنة ١٩٦٧

رئيس الجمهورية
بعد الاطلاع على الدستور،
وعلى القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٥٩ في شأن شروط الخدمة والترقية لضباط القوات المسلحة والقوانين المعدلة له

قــــرر

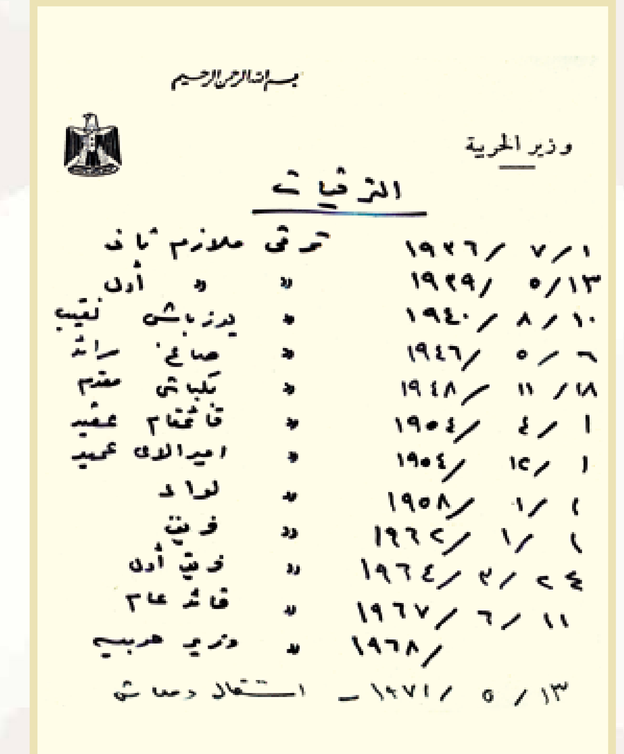
(المادة الأولى)
يعين الفريق الأول محمد فوزي (٢) قائدا عاما للقوات المسلحة للجمهورية العربية المتحدة اعتبارا من ١١/٦/١٩٦٧.

(المادة الثانية)
ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية.

صدر برئاسة الجمهورية في ٣ ربيع الأول سنة ١٣٨٧ (١١ يونيه سنة ١٩٦٧)
(جمال عبد الناصر)

صورة مرسلة إلى السيد القائد العام للقوات المسلحة
سكرتير عام الحكومة

قرار تعيين الفريق أول محمد فوزي قائدًا عامًّا للقوات المسلحة ١١ يونية ١٩٦٧



بسم الله الرحمن الرحيم

وزير الحربية

الترقيات

١ / ٧ / ١٩٢٦ ترقى ملازم ثان
١٣ / ٥ / ١٩٢٩ " " أول
١٠ / ٨ / ١٩٤٠ " يوزباشي نقيب
٦ / ٥ / ١٩٤٦ " صاغ رائد
١٨ / ١١ / ١٩٤٨ " بكباشي مقدم
١ / ٤ / ١٩٥٤ " قائمقام عقيد
١ / ١٢ / ١٩٥٤ " أميرالاي عميد
١ / ١ / ١٩٥٨ " لواء
١ / ١ / ١٩٦٢ " فريق
٢٤ / ٢ / ١٩٦٤ " فريق أول
١١ / ٦ / ١٩٦٧ " قائد عام
/ ١٩٦٨ " وزير حربية
١٣ / ٥ / ١٩٧١ ـ استقال ومعاش

ورقة بخط يد الفريق فوزي لتواريخ الرتب العسكرية التي حصل عليها



محمد فوزي ومجموعة من أصدقائه من بينهم يوسف السباعي



فرقة المدفعية بميدان منشية البكري عام ١٩٣٧

محمد فوزي في صورة تذكارية بمناسبة انتهاء فرقة مدرسة الضباط العظام ١٩٤٦، ويظهر فيها اللواء محمد نجيب مدير المدرسة



صورة تذكارية لإحدى الدورات التدريبية بالكلية الحربية ١٩٦٠، ويظهر فيها اللواء محمد فوزي مدير الكلية الحربية
والعميد أحمد إسماعيل كبير معلمي الكلية في ذلك الوقت



الفريق أول عبد المنعم رياض

رئيس أركان حرب القوات المسلحة
١٩٦٧ – ١٩٦٩

الشهيد

بقلم: عمرو شلبي



ولد عبد المنعم محمد رياض في ٢٢ أكتوبر ١٩١٩م، في قرية "سبرباي"، إحدى ضواحي مدينة طنطا. وكان والده ضابطًا، هو القائمقام (عقيد) محمد رياض عبد الله، اشتهر عنه الانضباط والأصالة العسكرية. وعلى هذا النهج كان والده يعامل الجميع، حينما كان قائد بلوكات الطلبة بالكلية الحربية، فتخرج على يديه رجال تبوأوا المناصب القيادية، واتخذ عبدالمنعم رياض والده مثلاً أعلى، وقدوة له.





العقيد محمد رياض؛ والد الفريق عبد المنعم رياض



الطالب عبد المنعم رياض أثناء دراسته بالكلية الحربية

حصل عبد المنعم رياض على شهادة الثانوية في القاهرة عام ١٩٣٦م، بمجموع كبير، أهّله لدخول كلية الطب، وتحت ضغط أسرته التحق بكلية الطب، لمدة عامين وبرز فيها، إلا أنه كان يهفو ليكون مثل أبيه، فأصر على ذلك، والتحق بالكلية الحربية، وتخرج فيها في ١١ فبراير ١٩٣٨م برتبة ملازم ثان.

عُين بعد تخرجه بإحدى بطاريات المدفعية المضادة للطائرات. واشترك في الحرب العالمية الثانية، مع سرايا المدفعية المصرية التي كلفت بالدفاع الجوي ضد الطائرات الإيطالية والألمانية، في الإسكندرية والسلوم والصحراء الغربية، خلال عامي ١٩٤١م، و١٩٤٢م.

وكان شديد الاعتزاز بنفسه، لا يقبل الإهانة من أحد، مهما علا مركزه، وفي الوقت نفسه، كان جم التواضع، سريع الألفة مع الناس، مهما قلت مراتبهم.

وفي ٢٣ ديسمبر ١٩٤٤م، نال شهادة الماجستير في العلوم العسكرية، وكان ترتيبه الأول في التخرج. وفي الفترة من ١٩ سبتمبر ١٩٤٥م إلى ٢٠ فبراير ١٩٤٦م، أتم دراسته؛ كمعلم مدفعية مضادة للطائرات، في مدرسة المدفعية المضادة للطائرات البريطانية، وبمدرسة المدفعية في المملكة المتحدة، ونال تقدير الامتياز.

كان عبد المنعم رياض توّاقًا إلى العلم شغوفًا بالمعرفة، يجيد اللغة الإنجليزية. وقد درس اللغة الفرنسية عام ١٩٥٢م فأجادها. ثم اللغة الألمانية خلال عام ١٩٥٣م، فاللغة الروسية عام ١٩٥٤م. كما انتسب لكلية التجارة وهو برتبة الفريق؛ لإيمانه بأن (الاستراتيجية هي الاقتصاد).

عمل خلال عامي ١٩٤٧م، و١٩٤٨م، في إدارة العمليات والخطط في القاهرة، وكان همزة الوصل والتنسيق بينها وبين قيادة الميدان في فلسطين. وقد أظهر مقدرة عسكرية جيدة، فمُنحَ وسام الجدارة الذهبي في فبراير ١٩٤٩م؛ تقديرًا لجهوده. وهو برتبة مقدم، تولى قيادة مدرسة المدفعية المضادة للطائرات في ١ مايو ١٩٥١م. وعُين في ١ مايو ١٩٥٣م، قائدًا للواء الأول المضاد للطائرات في الإسكندرية. وفي أول يوليو ١٩٥٤م، عُيِّنَ قائدًا للدفاع المضاد للطائرات في قيادة سلاح المدفعية، وظل في هذا المنصب إلى أن أوفِدَ في ٩ إبريل ١٩٥٨م، إلى الاتحاد السوفيتي لإتمام دورة تكتيكية تعبوية في الأكاديمية العسكرية العليا في فرونز، وقد أتمها في ٣١ يناير ١٩٥٩م، وحصل على تقدير الامتياز، وقد لقِّب هناك "بالجنرال الذهبي".

بعد عودته شغل منصب رئيس أركان سلاح المدفعية عام ١٩٦٠م، ثم نائب رئيس شعبة العمليات برئاسة أركان حرب القوات المسلحة في عام ١٩٦١م. وانتُدبَ للعمل في القوات الجوية في ٢٧ يوليو ١٩٦٢م. وأسند إليه منصب مستشار قيادة القوات الجوية، لشئون الدفاع الجوي فدرس فيها نقاط القوة، ومواضع الضعف في الدفاع الجوي. ووضع – قبل عدوان يونية ١٩٦٧م – تنظيمًا للدفاع الجوي، يربط بين عناصر المدفعية المضادة للطائرات، وأسلحة الصواريخ، ووحدات المقاتلات، في قيادة واحدة، هي قيادة القوات الجوية والدفاع الجوي، لتحقق سيطرة أكثر فاعلية في الدفاع الجوي.

اشترك – وهو في رتبة اللواء – في دورة خاصة بالصواريخ، بمدرسة المدفعية المضادة للطائرات، ليقف على أدق أسرارها

وأشكالها، فقضى الفترة (من ١٨ أغسطس ١٩٦٢م إلى ١٨ يناير ١٩٦٣م) طالبًا، حصل في نهايتها على تقدير الامتياز. وفي ١٠ مارس ١٩٦٤م، عُيِّنَ رئيسًا لأركان القيادة العربية الموحدة.

رُقي عبد المنعم رياض إلى رتبة الفريق في ٢١ إبريل ١٩٦٦م. وفي ١٢ يوليو من السنة نفسها، أتم دراسته بأكاديمية ناصر العسكرية العليا وحصل على زمالة كلية الحرب العليا، التي كان قد بدأها في ٦ مارس ١٩٦٥م.

وعندما عُقِدَتْ معاهدة الدفاع المشترك، بينَ مصر والأردن في ٣٠ مايو ١٩٦٧م، ووضعت بموجبها قوات الدولتين تحت قيادة مشتركة، عُيِّنَ الفريق عبد المنعم رياض قائدًا لمركز القيادة المتقدم في عمان، فوصل إليها في ١ يونية ١٩٦٧م، مع هيئة أركان صغيرة من الضباط العرب؛ لتأسيس مركز القيادة، والمباشرة بالتخطيط.

الملازم عبد المنعم رياض

وحين وقع عدوان الخامس من يونية ١٩٦٧م، عُيِّنَ الفريق رياض قائدًا عامًّا للجبهة الأردنية. وفي ١١ يونية ١٩٦٧م، عُين الفريق عبد المنعم رياض رئيسًا لأركان حرب القوات المسلحة المصرية، فبدأ في همة عالية إعادة تنظيم القوات المسلحة المصرية وبنائها. وفي ١ فبراير ١٩٦٨م عُيِّنَ - إضافة إلى هذا المنصب - أمينًا عسكريًّا مساعدًا لجامعة الدول العربية. وكان آخر ما أسند إليه إدارة معارك المدفعية ضد القوات الإسرائيلية، المتمركزة على الضفة الشرقية لقناة السويس، خلال حرب الاستنزاف.

ودفعه تخصصه في الدفاع الجوي إلى أن يشبع هوايته في تتبع تطور الرادار والصواريخ والطيران، كسلاح دفاعي هجومي، حتى أصبح متمكنًا منه، وخاصة من الناحية التكتيكية في الدفاع الجوي. وبذلك سيطرت أمور الدفاع الجوي- بحق- على تقديرات رياض للموقف العربي الصهيوني.

وطالما ردد رياض مبدأ، هو أنه: "لا معركة بدون دفاع جوي، ودعم جوي كاف". وصدق رياض، إذ كتب بعد ذلك عن معركة الأردن، في (يونية ١٩٦٧م): "لو أمِّنَ للوحدات الأردنية أقل قدر من الغطاء الجوي، لأخذت المعركة شكلاً آخر". ولقد أيدها معلق عسكري غربي بقوله: "يشكل الخصر الضيق بين قلقيلية والبحر، نقطة ضعف رئيسية في خطوط إسرائيل الداخلية. ولو توافر للقوات الأردنية غطاء جوي، لتقدمت من طولكرم لتهدد خطوط إسرائيل".

بعدما أسند لعبد المنعم رياض منصب رئيس أركان القيادة العربية الموحدة، حذر من أن إسرائيل تعتمد أساسًا على عملية دفاع جوي جيدة، وأنها تحت ستار المظلة الجوية، تحتفظ بجيش بري قليل العدد نسبيًّا، مع نظام جيد لاستدعاء الاحتياطي،



الفريق عبد المنعم رياض رئيس الأركان

تستطيع معه أن تحشد عددًا مناسبًا، يعمل في حماية المظلة الجوية الممتازة. ورأى أن أهم ما يجب أن تواجَه به إسرائيل، هو عمل يشل نظامها الدفاعي الجوي، مع ضرب مراكز حشد الاحتياطي، مع التداخل الإلكتروني. وقد اشترك رياض في إعداد أكثر من تقرير للقيادة العربية الموحدة، ينذر بأن الموقف العسكري في الفترة ١٩٦٤-١٩٦٧م سيئ من الناحية الجوية، في بعض دول المواجهة الشرقية مع إسرائيل. إذ يقتضي الأمر الإسراع في التعاقد على شراء الأسلحة الجوية اللازمة لها، والإسراع في إعداد المطارات والخدمات الأرضية، ثم يحتاج - بعد توريد المعدات - إلى فترة كافية لتدريب الطيارين والفنيين.

وأعد عبد المنعم رياض تقريرًا عن الموقف قبل عدوان ١٩٦٧م بأسابيع معدودة، جاء فيه أن أي تخطيط لمواجهة عسكرية ضد إسرائيل - يجب أن يدخل في تقديره أن إسرائيل تعتمد على قوات برية قليلة نسبيًّا، تدعمها بنظام جيد لاستدعاء الاحتياطي عند الحاجة، مع غطاء جوي ممتاز وشبكة مواصلات متقدمة، وأنها تعمل على أن تحتفظ لنفسها بالمبادرة في حرب انقضاض جوي مفاجئ.. حرب أيام معدودة، ترجو أن تحطم خلالها قوات الطرف الآخر. واستطرد رياض، أن الأمر غير مثبط للهمم؛ فالدول العربية أقدر على حشد قوات أضعاف القوات الإسرائيلية، وعليها أن تزيد كفاءتها القتالية وتؤمن لها غطاءً جويًّا كافيًا.

وكان عبد المنعم رياض يعرف أن في كفتي ميزان القوى العربي - الصهيوني، عناصر قوة وضعف، وأن عليه أن يستغل عناصر قوته وعناصر الضعف عند عدوه. ولإسرائيل أكثر من نقطة ضعف، كان رياض يبرز بعضها بقوله: إن قدرة إسرائيل على الدخول في حرب طويلة أقل من قدرة دول المواجهة العربية. وإن في مجتمعها تناقضات تمتد إلى جميع القطاعات بما في ذلك القوات المسلحة. وكان رياض يستطرد، وهو يمسك بعصاه في وضع رأسي: "لو أردت أن أكسر عمودًا، لا أضغط عليه من طرفه الأعلى إلى الأسفل.. أضرب في الوسط ضربة هي الأسهل لتحطيم العمود". ثم يشير رياض إلى خريطة إسرائيل وإلى "خصر النحلة" الذي لا يتجاوز عمقه (١٧ كيلومترًا)، هي الحزام في وسط إسرائيل.

وكان أهم عناصر القوة العربية - في رأي عبد المنعم رياض- هو النفط، سواءٌ اسْتُخْدِمَ كسلاح للضغط أو كمورد للتمويل، مع موقع استراتيجي ممتاز، وطاقة بشرية تربو على أضعاف أضعاف الطاقة الإسرائيلية. وكان رياض يركز أيضًا على ما للعرب من نفوذ أيديولوجي عربي إسلامي في المنطقة الأفرو- آسيوية بصفة خاصة.

فإذا انتقل رياض إلى دراسة نقاط الضعف، في الجبهة العربية، كان محور كلامه هو أزمة الثقة، التي فرضت نفسها على الجو العربي في كثير من سنواته الأخيرة. وكان يتطلع إلى يوم يتحقق فيه تحالف عسكري عربي، قائلاً: "إن التحالف العسكري هو أرقى مظاهر التحالف السياسي؛ بحيث لا يمكن إقامته إلا إذا تقاربت أولاً الاتجاهات السياسية".

ولعبد المنعم رياض قوله المأثور: "أن تبين أوجه النقص لديك.. تلك هي الأمانة، أن تجاهد أقصى ما يكون الجهد، بما هو متوافر لديك، تلك هي المهارة".

كان عبد المنعم رياض يعرف أن المعركة العسكرية لم تعد الطريق الوحيد لتحطيم إرادة العدو، وأن المجال قد اتسعت



الرئيس جمال عبد الناصر أثناء حضوره إحدى المناورات العسكرية ومعه وزير الحربية الفريق أول محمد فوزي ورئيس الأركان الفريق عبد المنعم رياض

أبعاده وتعددت، وأن مسئوليات القائد العسكري تضاعفت تبعًا لذلك، حيث أصبح حتمًا عليه أن يدخل في تقديره جميع عناصر الاستراتيجية الكلية، التي تعتبر محصلة لعديد من القوى، ليست الطاقة العسكرية إلا واحدة منها. وكان عبد المنعم رياض يأمل في أن يكون المناخ السياسي ملائمًا، لوضع استراتيجية كلية تستخدم فيها جميع الإمكانات العربية؛ عسكرية واقتصادية وسياسية وغيرها، لتحطيم إرادة العدو.

ومن وصايا عبد المنعم رياض: (ضرورة أن يسبق المعركة إعداد سياسي عسكري اقتصادي اجتماعي علمي معنوي، تتضافر فيه القوى جميعًا، من أجل تحطيم إرادة العدو).

كان يعرف أن معركة العرب ضد الأطماع الصهيونية، ليست مجرد عملية عسكرية بين العرب وإسرائيل، وإنما يجب على قائد المعركة أن يُدخِل في الحسبان من هم وراء إسرائيل.

كان عبد المنعم رياض يعرف أنه يواجه عدوًّا لا تقتصر أهدافه يومئذ على توصيل مياه النهر العربي إلى صحراء النقب، في محاولة لزراعتها، ولاستيعاب ثلاثة ملايين صهيوني جديد فيها، مع بناء مستعمرات جديدة، أو قلاع جديدة، على خطوط المواجهة مع العرب. وكان يؤمن بأن دراسة الأهداف الحقيقية لإسرائيل تمكنه من أن يتنبأ بالكثير عن خططها العسكرية المقبلة، ومن أن يضع خططًا أكثر واقعية لمواجهتها.

أما بالنسبة إلى استراتيجيته تجاه إسرائيل، فكان لرياض استراتيجية شاملة، وليس مجرد استراتيجية عسكرية. فكان – من رأي رياض– أن إسرائيل يجب أن تُوَاجَهَ بمقاومة عسكرية، وأخرى اقتصادية معًا.

ويحذر عبد المنعم رياض في محاضرة ألقاها قبل شهرين سابقين على عدوان يونية ١٩٦٧م، بقوله: "لن تكتفي إسرائيل برقعتها الحالية، إن الخطوة التالية عندها هي الاستيلاء على الضفة الغربية للأردن، وعلى جنوب لبنان، ولها تطلعات في الإقليمين السوري والمصري، وقد تسعى إسرائيل إلى التفوق النووي؛ حتى تتغلب على وحدة العرب، وتعوض عن طريق الرعب النووي، التفوق العربي الاقتصادي البشري".

خاض عبد المنعم رياض أكثر من معركة، وكانت من أكثر المعارك التي خاضها قسوة معركتان؛ الأولى معركة الأردن في (يونية ١٩٦٧م). والثانية معركة إعادة بناء القوات المسلحة للجمهورية العربية المتحدة، بعد عدوان (يونية ١٩٦٧م).

أولاً: معركة الأردن في (يونية ١٩٦٧م)

في ٣٠ مايو ١٩٦٧م، سافر عبد المنعم رياض إلى الأردن؛ ليسهم في قيادة العمل العربي المشترك، في جبهة الأردن/ إسرائيل، وهي وقتئذ أطولُ الجبهات العربية مع إسرائيل؛ إذ تمتد مسافة (٦٤٠ كيلومترًا)، غائرة في قلب فلسطين المحتلة، إلى أبعاد تقترب أحيانًا من البحر المتوسط، بما لا يجاوز (١٧ كيلومترًا)، في منطقة أطلق عليها الإسرائيليون اسم "خصر النحلة". ويمر خط الهدنة بالقرب من بعض المراكز الحيوية في إسرائيل، فهي بذلك تشكل منطقة حاسمة في خط المواجهة العربية – الإسرائيلية، إذا وُجِد فيها حجم مناسبٍ من القوات البرية، ومن الإسناد الجوي، كما أنها تشكل أيضًا نقطة تهديد لخط الدفاع العربي، إذا لم يوجد هذا الحجم المناسب، خاصة إذا ركز العدو قواته في أية منطقة على طول الستمائة والأربعين كيلومترًا، في محاولة لاختراق مفاجئ. وهو الأمر الذي حاولت القيادة العربية الموحدة تفاديه؛ بأن اقترحت أن تتمركز القوات العربية لدعم الدفاع عن الأردن على حدود الأردن نفسها، وليس بعيدًا عنها بعدًا لا تضمن القيادة معه سرعة وصول القوات العربية إلى مسرح العمليات، فيما إذا تعرض الأردن لهجوم مفاجئ، أو إذا تعرضت قوات الدعم نفسها لقصف جوي؛ وهي لا تزال في الطريق.



الرئيس جمال عبد الناصر والفريق عبد المنعم رياض في إحدى اللقاءات

كان عبد المنعم رياض يقظًا لدقة موقف جبهة الأردن، وهو يعلم – بحكم عمله في القيادة العربية الموحدة – أن الأردن كان سيتسلم المقاتلات التي تعاقد عليها مع موردي السلاح التقليديين – على دفعات، ابتداء من سبتمبر ١٩٦٧م، وأن قدرة السرب الأول منها على الاشتراك في القتال كانت ستكتمل في مارس ١٩٦٨م.

ووقعت معركة الأردن في الفترة من ٥ إلى ١٠ يونية ١٩٦٧م، وحارب الشعب الأردني كله، ولكن المعركة كانت بغير غطاء جوي، وضد عدو لجأ إلى القصف الجوي في معركة إبادة. وأعاق القصف الجوي المستمر وصولَ قوات الدعم العربي إلى مراكزها في الوقت المناسب، كما لاقت حركاتُ التعزيز وتحريك القوات صعوبةً بالغةً؛ بسبب تدمير الجسور، وقصف الطرق جوًّا، دون وصول تعزيزات كافية إلى القدس، عبر خط جسر اللنبي وأريحا، وكذلك دون وصول التعزيزات إلى قطاع نابلس – جنين – طولكرم.

وقد عبّر عبد المنعم رياض – بوصفه القائد العام لجبهة الأردن– عن معركة الأردن بقوله: "لم يكن في وسع القيادة المتقدمة – التي شكلت قبل المعركة بأيام – أن تفعل أكثر مما فعلت". وفي حديث للملك حسين، ملك الأردن، والقائد الأعلى للقوات المسلحة، أشار إلى مقولة عبد المنعم رياض السابقة، ثم عقب بقوله: "كنت من رأيه تمامًا". ويستطرد الملك قائلاً: "نظرًا للطابع الخاص الذي تميزت به معركة الأردن، والتي قادها رياض، كان يصعب على الفريق عبد المنعم رياض أن يتصرف بشكل أفضل.. لقد بذل قصارى جهده.. لقد جمعتني به أُخُوَّة السلاح، ونحن الذين تعاونا معه نعتبره كُلُّنا صديقًا".

ويشرح عبد المنعم رياض مبررات تأجيل إصدار قرار انسحاب القوات الأردنية من جبهة القدس فيقول: "لقد كافحنا حتى أصبح الاستمرار في التضحية انتحارًا".. ولكن هل كانت التضحية المتوقعة نتيجة تأجيل قرار انسحاب القوات الأردنية من القدس، تساوي الأمل الذي كان يراودنا؟".

ويجيب عبد المنعم رياض: "قطعًا نعم. فالأمل هو مستقبل الضفة الغربية كلها". ويستطرد رياض أنه كان يأمل أن يُصْدر مجلس الأمن قراره بوقف إطلاق النار – والقوات الأردنية مازالت بعدُ على خطوط الدفاع عن الضفة الغربية؛ أي أن يصدر القرار قبل أن تطأ قوات صهيون أرضَ الضفة الغربية.

ثانيًا: معركة إعادة بناء القوات المسلحة بالجمهورية العربية المتحدة (جمهورية مصر العربية حاليًّا)

وهي المعركة الثانية التي اُختبر فيها رياض. وقد كانت معركة صعبة، عَهِدَ فيها القائد الأعلى للقوات المسلحة – الرئيس جمال عبدالناصر – إلى نخبة من القادة العسكريين، كان منهم الشهيد عبد المنعم رياض، أَنْ يعيدوا بناء قواته المسلحة، وهو أمر يتم على الأسس التالية: تنظيم جديد للقوات المسلحة. تدريب شاق طويل على أسس مدروسة. تكوين للقيادات وتدريبها، والتأكد من السيطرة عليها. دعم لروح القتال وإعادة الثقة إلى القوات المسلحة، بعد حملة التشهير التي تعرضت لها. اختيار يضمن نوع الرجال. مجهود وحركة في المجال الدولي، بحيث تضمن وصول السلاح إلى كل يد قادرة مدربة على حمله، (فريق أول محمد فوزي).

وفي نهاية شهر يونية ١٩٦٧م، وبعد أيام قليلة من بدء عملية إعادة بناء القوات المسلحة، التي قادها الفريق عبد المنعم رياض، حاول العدو الإسرائيلي التقدم لاحتلال بور فؤاد، على الضفة الشرقية لقناة السويس، وكان ذلك يعني – في المفهوم العسكري – نجاح العدو في إتمام احتلال جميع مناطق الضفة الشرقية للقناة، وتأمين موقفه العسكري تمامًا.





الفريق عبد المنعم رياض رئيس الأركان يصافح اللواء فؤاد محمد ذكري قائد القوات البحرية، وبينهم الفريق أول محمد فوزي؛ وزير الحربية.

نشبت معركة رأس العش، فصمدت القوات المصرية، التي كانت بالموقع والتي لا تتجاوز الفصيلة المشاة، وتكبد العدو خسائر فادحة. وتوالت بعد ذلك الاشتباكات، وأثبتت القوات المسلحة تحت قيادتها الجديدة قدرتها على رد العدوان؛ ففي ٢١ أكتوبر ١٩٦٧م تمكنت القوات البحرية المصرية من إغراق المدمرة الإسرائيلية (إيلات)، واستطاعت المدفعية المصرية المضادة للطائرات إسقاط ثلاث طائرات للعدو فوق قطاع السويس، في شهر ديسمبر ١٩٦٧م، عندما حاولت أربع طائرات إسرائيلية اختراق المجال الجوي.

وفي شهر أكتوبر ١٩٦٨م تمكنت القوات الجوية المصرية من إسقاط ثلاث طائرات للعدو، وأصابت الرابعة. واستطاعت المدفعية المصرية في ٨ سبتمبر ١٩٦٨م أن تنزل أفدح الخسائر بالعدو، على الضفة الشرقية لقناة السويس. وشهد يوم ٢٣ أكتوبر ١٩٦٨م معركة تدمير قواعد الصواريخ الإسرائيلية. وتوالت الاشتباكات بعد ذلك فيما عرف بحرب الاستنزاف.

افتتحت مرحلة حرب الاستنزاف، يوم ٨ مارس ١٩٦٩م، بقصف مركز من المدفعية المصرية ضد تحصينات ومواقع العدو، التي أقامها الجنرال حاييم بارليف، رئيس الأركان الإسرائيلي، على الضفة الشرقية للقناة. واستمر الاشتباك بالنيران لمدة حوالي خمس ساعات، تمكنت فيها القوات المصرية من تدمير جزء من مواقع العدو، وإسكات بعض مواقع المدفعية.

في صباح ٩ مارس ١٩٦٩م، كان الجميع في مقر قيادة القوات المسلحة يرقب الموقف باهتمام، استعدادًا لأي احتمال، نتيجة الاشتباكات العنيفة التي وقعت على امتداد المواجهة مع العدو، من السويس جنوبًا إلى القنطرة شمالاً، والتي تكبدت فيها قوات العدو خسائر جسيمة في العتاد والأرواح. وعلى الرغم من هذا الموقف الخطير، وما ينذر به من احتمالات الانفجار، فقد قرر الفريق عبد المنعم رياض زيارة جبهة القتال ليكون بين القوات، في فترة جديدة تتسم بطابع قتالي عنيف ومستمر لاستنزاف العدو، وليواجه مع جنوده كل الاحتمالات، ويرى عن كثب الموقف عقب معارك الأمس، وطار رياض على متن الطائرة العمودية، ومعه مدير المدفعية، وأحد ضباط مكتبه - إلى الجبهة، وكان مرحًا كعادته دائمًا، على الرغم من الموقف المتوتر، واحتمالات تجدد القتال.

وفي اليوم نفسه وصل عبد المنعم رياض ومرافقوه، بعد أن انضم إليهم قائد الجيش، إلى أحد مراكز القيادة، ثم زار الوحدات التابعة له. وخلال تفقده لتلك الوحدات، كان يطّلع على سجل الحوادث، ويدرس الخبرة المستنبطة من الاشتباكات الأخيرة، ويبحث استهلاك الذخيرة، ويستمع إلى شرح سير التراشق، ويناقش مطالب الوحدات، ويبحث بعض المشاكل الخاصة التي يعرضها عليه بعض ضباط الصف والجنود.

وفي الساعة الواحدة والنصف من ظهر يوم ٩ مارس ١٩٦٩م، طلب رياض من قائد الجيش أن يحدد له وحدة مشاة فرعية لزيارتها. وبدا على قائد الجيش عدم الارتياح، ولما سأله عبد المنعم رياض عن السبب، أجابه بأن جميع وحدات المشاة التي اشتبكت بالأمس تقع على الخط في مواجهة العدو مباشرة، وتحت سمعه وبصره، ولكنه أصر على رأيه، مؤكدًا أنه سيذهب إليها ولو اضطر إلى الزحف.

واتجه عبد المنعم رياض ومرافقوه إلى ذلك الموقع الأمامي الأكثر تقدمًا، وكان أقرب المواقع المصرية إلى الضفة الشرقية المحتلة من قناة السويس. وتطلع عبد المنعم رياض من خلال نظارة الميدان، إلى مواقع العدو على الضفة الشرقية للقناة، والتي لم يكن يفصله عنها غير مائتين وخمسين مترًا. وفجأة انهالت نيران هاونات ومدفعية ودبابات القوات الإسرائيلية على المنطقة التي كان يقف عندها عبد المنعم رياض، وتولت القوات المصرية على الفور الرد على نيرانها لإسكاتها. وكما يفعل الجندي في مثل هذا الموقف، اتخذ عبد المنعم رياض ومرافقوه مكانهم في خندق قريب؛ متتبعًا سير المعركة؛ ومشاركًا في توجيه نيرانها، وإلى جانبه في الحفرة نفسها قائد الجيش، وعن كثب منهما مدير المدفعية. واستمر العدو يطلق نيرانه المركزة على الموقع.

وفي الساعة الثالثة والنصف بعد الظهر، يوم ٩ مارس ١٩٦٩م، انفجرت إحدى طلقات المدفعية، بعد اصطدامها ببعض الأشجار المحيطة بالحفرة التي ربض بها عبد المنعم رياض، وأدى هذا الانفجار، وما ترتب عليه من شظايا قاتلة وتفريغ هواء، إلى استشهاد الفريق عبدالمنعم رياض، وإصابة قائد الجيش. وبينما كانت المدافع المصرية تهدر على طول الجبهة، وتُوقع بالقوات الإسرائيلية دمارًا لم يسبق له مثيل، كانت عربة جيب صغيرة تحمل جثمان عبد المنعم رياض إلى مستشفى الإسماعيلية.

وتلقى القائد الأعلى للقوات المسلحة، الرئيس جمال عبد الناصر، نبأ استشهاد رئيس أركان حرب القوات المسلحة، أثناء رئاسته لاجتماع مجلس الوزراء، الذي كان يناقش تقريرًا عن سير العمليات العسكرية على الجبهة، وغادر القائد الأعلى قاعة الاجتماع، متجهًا إلى وزارة الحربية؛ حيث استمع إلى تقرير تفصيلي عن واقعة الاستشهاد، ثم أصدر بيانًا نعى فيه إلى الأمة العربية عبد المنعم رياض، وجاء في هذا البيان: "لقد كان من دواعي الشرف أن قدم عبد المنعم رياض حياته للفداء وللواجب، في يوم مجيد، استطاعت فيه القوات المسلحة أن تلحق بالعدو خسائر، تعتبر من أشد ما تعرض له. لقد سقط الجندي الباسل في ساحة المعركة، ومن حوله جنود من رجال وطنه، يقومون بالواجب أعظم وأكرم ما يكون، من أجل يوم اجتمعت عليه إرادة أمتهم العربية، والتقى عليه تصميمها قسمًا على التحرير كاملاً، وعهدًا بالنصر عزيزًا، مهما يكن الثمن ومهما غلت التضحيات".

ومنح بعد استشهاده أكبر وسام عسكري، وهو نجمة الشرف العسكرية. ورقي إلى رتبة فريق أول. وبهذا انتهت حياة هذا القائد العسكري، بعد ما يزيد على اثنتين وثلاثين سنة، أمضاها في حياته العسكرية. واعتبر يوم ٩ مارس من كل عام هو "يوم الشهيد"؛ تخليدًا لذكراه.

كان عبد المنعم رياض صاحب رأي في القيادة، التي يصفها قائلاً: "لا أصدق أن القادة يولدون، إن الذي يولد قائدًا هو فلتة من الفلتات التي لا يقاس عليها؛ كخالد بن الوليد مثلاً، ولكن العسكريين يُصنعون، يصنعهم العلم والتجربة، والفرصة والثقة. إن ما نحتاج إليه هو بناء القادة وصنعهم. والقائد الذي يقود هو الذي يملك المقدرة على إصدار القرار في الوقت المناسب، وليس مجرد القائد الذي يملك سلطة إصدار القرار". كما كان يقول: "في الدراسة العملية لتصرفاتنا في المعركة، كانت قرارات الكثير من قوادنا قرارات سليمة، لكنهم ترددوا ولم يعطوها في الوقت المناسب، ولا فائدة في قرار مهما كان سليمًا إذا جاء بعد الوقت المناسب له بخمس دقائق؛ لأن الموقف الذي يواجهه يكون قد تغير، فالمعركة لا تنتظر أحدًا. وكان يكرر خلال مرحلة إعادة بناء القوات المسلحة: "إذا وفرنا للمعركة القدرات المناسبة للقتال، وأتحنا لها الوقت الكافي للإعداد والتجهيز، وهيأنا لها الظروف المواتية، فليس ثمة شك في النصر الذي وعدنا الله إياه".

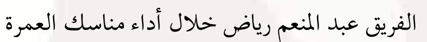


زيارة الرئيس جمال عبد الناصر إلى أحد تشكيلات القوات المسلحة وبجواره رئيس الأركان الفريق عبد المنعم رياض واللواء أحمد إسماعيل علي.

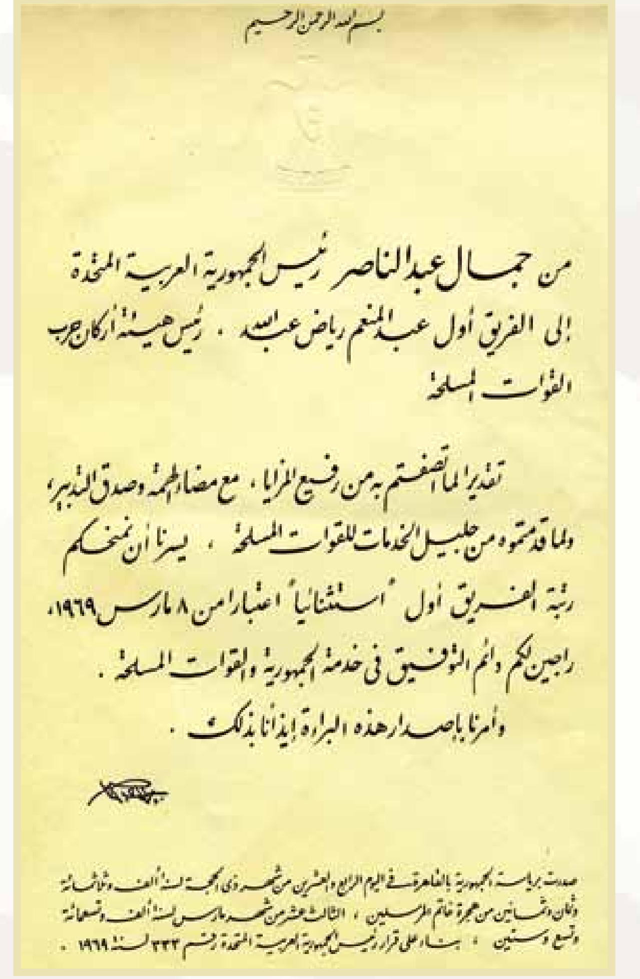


عدد من الأوسمة والنياشين التي حصل عليها الفريق عبد المنعم رياض طوال مدة خدمته العسكرية.





الفريق عبد المنعم رياض خلال أداء مناسك العمرة



بسم الله الرحمن الرحيم

من جمال عبد الناصر رئيس الجمهورية العربية المتحدة
إلى الفريق أول عبد المنعم رياض عبد الله ، رئيس هيئة أركان حرب القوات المسلحة

تقديراً لما اتصفتم به من رفيع المزايا ، مع مضاء الهمة وصدق التدبير، ولما قدمتموه من جليل الخدمات للقوات المسلحة ، يسرنا أن نمنحكم رتبة الفريق أول استثنائياً اعتباراً من ٨ مارس ١٩٦٩،
راجين لكم دائم التوفيق في خدمة الجمهورية والقوات المسلحة .
وأمرنا بإصدار هذه البراءة إيذاناً بذلك .

صدرت برياسة الجمهورية بالقاهرة في اليوم الرابع والعشرين من شهر ذي الحجة لسنة ألف وثلاثمائة وثمان وثمانين من هجرة خاتم المرسلين ، الثالث عشر من شهر مارس لسنة ألف وتسعمائة وتسع وستين ، بناء على قرار رئيس الجمهورية العربية المتحدة رقم ٣٣٢ لسنة ١٩٦٩ .

براءة منح الفريق عبد المنعم رياض رتبة فريق أول، مارس ١٩٦٩.



الضابط عبد المنعم رياض أثناء التحاقه بإحدى الفرق العسكرية بإنجلترا



وزير الحربية الفريق أول محمد فوزي ورئيس الأركان الفريق عبد المنعم رياض في أحد اللقاءات العسكرية

أقوال بعض الشخصيات العامّة الذين كانت لهم صلة بالشهيد عبد المنعم رياض

قال عنه الملك حسين ملك المملكة الأردنية الهاشمية: "عسكري عربي فذ، يندر مثله، شجاعةً وخلقًا وإخلاصًا لأمته ولشرف الجندية".

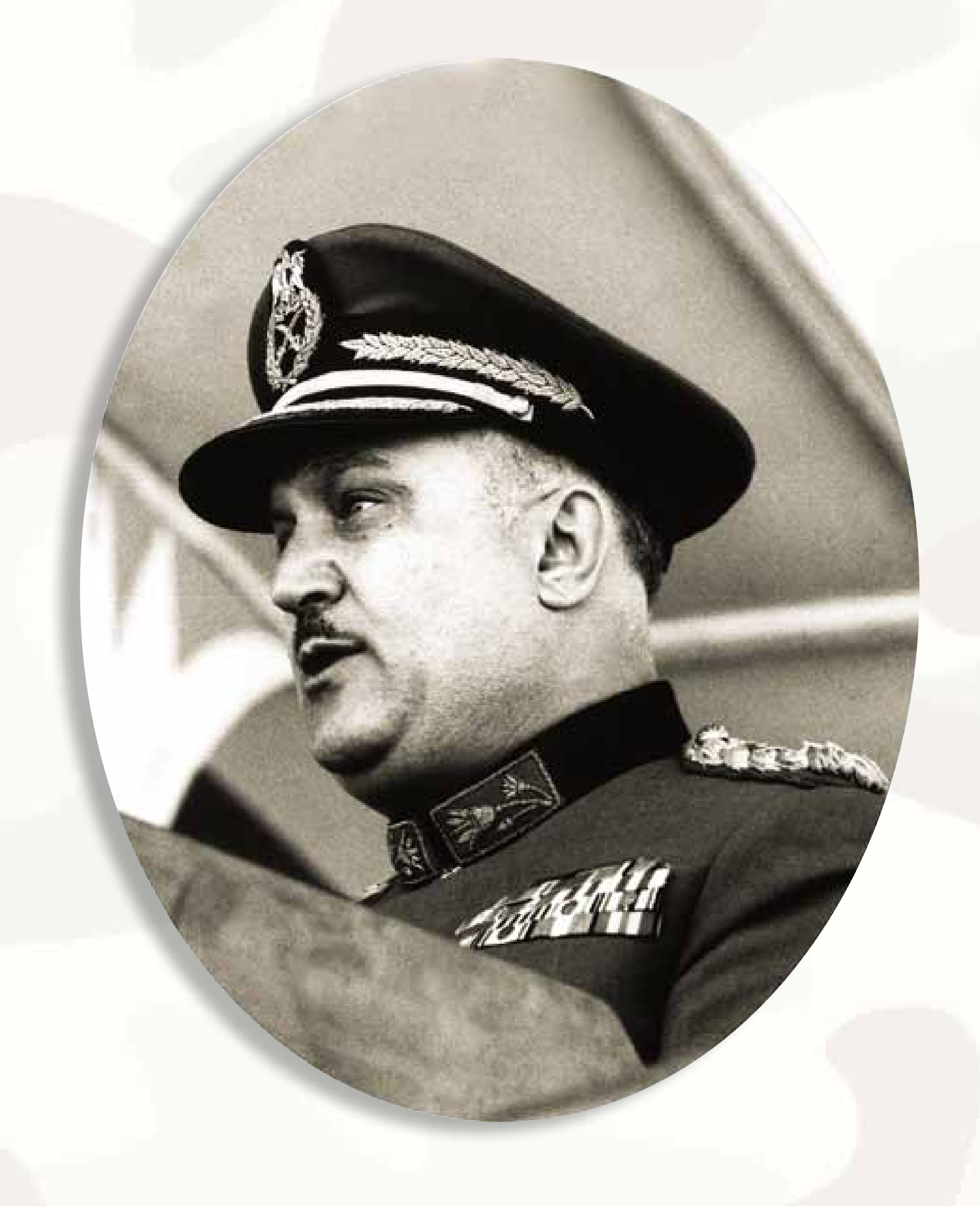
قال عنه الفريق أول محمد فوزي، وزير الحربية والقائد العام للقوات المسلحة: "قدم الدليل الحي على روح الإيمان – بغير حدود – بحق الوطن وبرسالة المقاتل.. ختم حياته بأروع آيات البطولة في الجهاد والفداء".

قال عنه قائده المباشر الفريق أول علي علي عامر، قائد عام القيادة العربية الموحدة: "أساس العمل في القيادة العربية: أولاً الثقة بين الضباط، ثانيًا الإيمان بالرسالة التي يتعاونون للوصول إلى هدفها المشترك، وقد اخترت رياضًا رئيسًا لأركان القيادة؛ لأنه جدير بثقة من يعمل معهم، ومن يعملون معه، ولأنه يؤمن بالرسالة، التي عرضتها علينا مؤتمرات ملوك ورؤساء الدول العربية".



الفريق أول كمال حسن علي

وزير الدفاع والقائد العام للقوات المسلحة ١٩٧٨ – ١٩٨٠
وزير الخارجية ١٩٨٠ – ١٩٨٤
رئيس الوزراء ١٩٨٤ – ١٩٨٥



ولد الفريق كمال حسن علي في ١٨ سبتمبر ١٩٢١م في حي عابدين بالقاهرة، ثم تدرج في المناصب حتى وصل إلى رئيس وزراء مصر عام ١٩٨٥م؛ فكان قائد فصيلة دبابات ثم سرية دبابات أثناء الحرب العالمية الثانية، وحرب فلسطين عام ١٩٤٨م، ثم كبير معلمي مدرسة المدرعات، وقائد اللواء ٧٠ مدرع السوري أثناء الوحدة المصرية السورية، ثم مدرسًا بكلية القادة والأركان، ثم قائد اللواء الثاني المدرع أثناء حرب ١٩٦٧م، ثم نائب مدير شئون الضباط، ثم رئيس العمليات بهيئة العمليات للقوات المسلحة، وقائد الفرقة ٢١ مدرعة أثناء حرب الاستنزاف، ثم مدير سلاح المدرعات في حرب أكتوبر، ثم رئيس المخابرات العامة المصرية، ثم نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية، فوزير الدفاع والإنتاج الحربي والقائد العام للقوات المسلحة. وعُيِّن في ١٦ يوليو ١٩٨٤م حتى أغسطس ١٩٨٥م رئيسًا لوزراء مصر، وهي الوزارة رقم ١٠٦ منذ إنشاء أول مجلس للنظار في عهد الخديوي إسماعيل.



الرئيس جمال عبد الناصر يصافح العميد كمال حسن علي قائد الفرقة ٢١ مدرعات .



الرئيس جمال عبد الناصر يستمع إلى شرح العميد كمال حسن علي قائد الفرقة ٢١ مدرعات، و في الصورة رئيس الأركان الفريق عبد المنعم رياض والسيد أنور السادات رئيس مجلس الأمة.





كمال حسن علي خلال مشاركته في حرب اليمن

شارك الفريق كمال في الحرب العالمية الثانية برصد الألغام البحرية التي تلقي بها الطائرات الألمانية في قناة السويس لإعاقة الملاحة، وحرب فلسطين ١٩٤٨م ضمن وحدة مدرعات، وأصيب بطلق ناري في يده بعد عدة معارك مع القوات الإسرائيلية شرق قطاع غزة، وحرب العدوان الثلاثي على مصر في أكتوبر ١٩٥٦م، وهو في سلاح المدرعات، وكان أركان حرب العمليات رقم ٢ في قيادة الاحتياطي الاستراتيجي في منطقة غرب القاهرة.

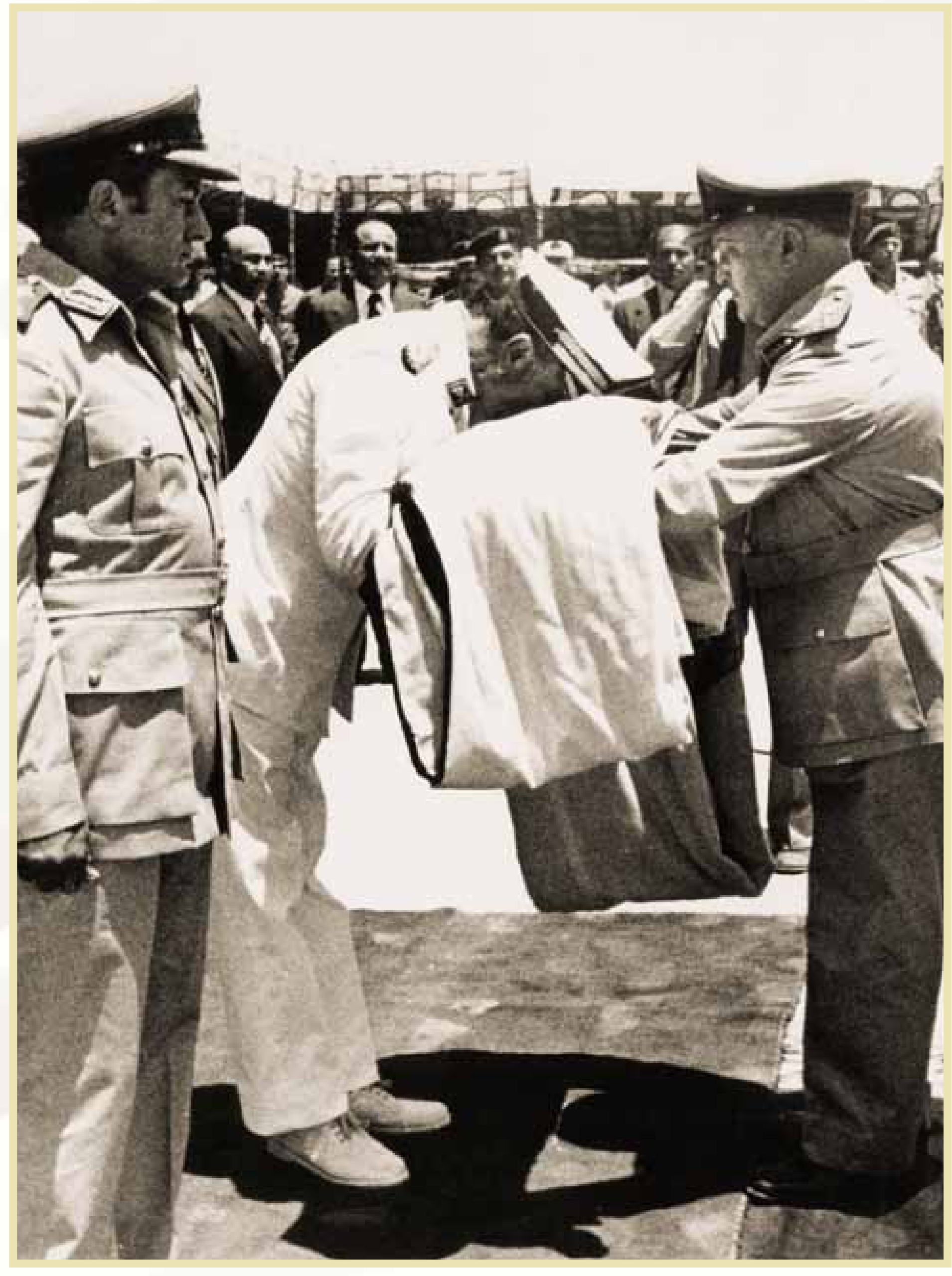
وقد شارك في حرب اليمن برئاسته لفرع العمليات، وعمل مع زملائه على التخطيط لإعادة الانتشار للقوات والتدريب الجيد في مسرح الحرب باليمن. وتعرضت حياته للخطر في اليمن مرتين؛ في حادثة اصطدام طائرة هليكوبتر كان يستقلها، وفي انقلاب عربته المدرعة فوق منطقة زلطية.

كذلك شارك في حرب عام ١٩٦٧م، وقد خاضها وهو في اللواء الثاني المدرع الذي عُين قائدًا له في أواخر عام ١٩٦٦م.

وكان أحد اثنين (الثاني هو اللواء عبد المنعم واصل) اشتبكا في قتال باسل مع القوات الإسرائيلية (فقد صدرت أوامر بالانسحاب لباقي القوات المسلحة المصرية دون قتال).

وقد تعرض اللواء الثاني لهجمات جوية متتالية بعد معركة برية قصيرة أثناء حمايته وستره لانسحاب وحدات الجيش الأخرى في منطقة ممر الجدي. وأثناء ستر الانسحاب إلى غرب القناة ظُهْرَ يوم ٧ يونية، أطلقت إحدى الطائرات صواريخها على عربته فأُصَيب في الجانب الأيمن من البطن بشظايا أدت إلى نزيف حادٍّ نقل على أثره لمستشفى الهلال بالسويس في ٨ يونية، ثم إلى مستشفى القوات المسلحة بالمعادي في ١١ يونية.

التقى كمال حسن علي بأنور السادات وهو في المستشفى، وقد كان السادات في لهفة لمعرفة حقيقة ما حدث في سيناء عام ١٩٦٧م. فشرح كمال حسن علي للسادات أنها لم تكن حربًا. فلقد وُضع الجيش المصري في موقف الهزيمة قبل أن تبدأ الحرب. وكيف أن الجيش المصري لم يُعطَ الفرصة لمعركة شريفة متكافئة تتلاحم فيها عناصر القتال من الطرفين، وعرف السادات أنه لم تكن هناك معارك برية مع جنود يحظون في مواقعهم بحماية الأرض والسماء (يقصد الصواريخ والطائرات)، بل كان العدو يتربص ليطاردهم في ظهورهم بعد أن أمرتهم قيادتهم بالانسحاب ويا ليته انسحاب منظم ومدروس. وشرح للسادات كيف أن الجيش المصري قد فقد أسلحته، ولكنه لم يفقد روح القتال؛ فالحرب لا تنهيها مواقف الأسلحة ما دامت إرادة الرجال باقية.



مراسم استعادة العريش مايو ١٩٧٩ – الفريق أول كمال حسن علي وزير الدفاع يحمل علم مصر ويقبِّله الرئيس السادات

وقال للسادات: احصلوا لنا على السلاح لنحارب في المعركة التي نستعيد فيها شرفنا الذي فقدناه في حرب خاسرة، ولم نكن مسئولين عنها ولا أطرافًا متكافئة فيها. وقال: دعونا نحارب حربًا جديدة يخطط لها من اليوم من الآن وليس من الغد، وإلا فلن يقوم لهذا البلد قائمة، وأن يخطط لهذه المعركة أهل الخبرة من العسكريين المتعلمين لا أهل الثقة (والذين فقدنا نحن فيهم الثقة) من أنصاف الجاهلين المتعالين.

ولقد أفاد السادات بأثر تلك الكلمات عليه عند تعيينه لكمال حسن علي في عام ١٩٧٥م كرئيس للمخابرات العامة في وجود نائبه حسني مبارك: "أشهدك الله يا حسني أنني لم أدخل معركة ٧٣ إلا بسبب هذا الرجل، لقد زرته يومًا في مستشفى المعادي، فأوضح لي الموقف الذي وُضعت فيه القوات المسلحة قبل معركة ١٩٦٧م وعرفت منه الأسباب الحقيقية لهزيمتنا عام ١٩٦٧م". وأضاف: "الحقيقة أن الموقف الذي فهمته منه كان السبب وراء استعادتي الثقة في قواتنا المسلحة، ثم كان بعد ذلك السبب في إقدامي على اتخاذ قرار الحرب في عام ١٩٧٣م".

ولم يكن كمال حسن علي وحده الذي راح يطالب بسلاح جديد وبمعركة جديدة، وإنما كان هنا مطلب عام نشده كل رجال القوات المسلحة المصرية.

الفريق أول كمال حسن علي فى أثناء تفقده القوات المسلحة

شارك كمال حسن علي في حرب الاستنزاف وكان فيها رئيسًا لأركان الفرقة ٢١ المدرعة، ثم قائدًا لها في منطقة أبي صوير غرب الإسماعيلية، ليكون مشاركًا في حرب الاستنزاف ضد القوات الإسرائيلية في شرق القناة. ثم عُين في يناير ١٩٧١م رئيسًا للعمليات في هيئة العمليات بالقوات المسلحة، وهو الفرع الذي يختص بإعداد القوات المسلحة للعمليات، وذلك مع اللواء محمد عبد الغني الجمسي الذي كان يشغل رئيسًا لهيئة العمليات بالقوات المسلحة، وكانت فترة صعبة في إطار الاستعداد لمعركة فاصلة لتحرير الأرض المحتلة بسيناء.

وكذلك شارك في حرب أكتوبر وهو مديرٌ لسلاح المدرعات، وهي الإدارة المسئولة عن توفير احتياجات القوات المسلحة من الدبابات والمركبات ذات الجنزير وورش إصلاحها وصيانتها، وكذلك المسئولة عن التدريب الفني لأطقم هذه المعدات من أفراد (والذين تم اختيارهم من حَمَلَة المؤهلات الجامعية مما أسهم في جودة التعامل مع المعدات الحديثة مقارنة بمستوى الأفراد عام ١٩٦٧م).

ولقد شمل الإعداد لحرب أكتوبر سلسلة من التجارب على الكفاءة القتالية للمدرعات، وتم رفع مستواها القتالي عن طريق إضافة صواريخ الدخان وأجهزة الرؤية الليلية وآلات تقدير المسافة بالليزر، وقد استطاع أن يحصل لمصر على أنواع من طلقات الدبابات؛ مثل: السابو والحشوة الجوفاء، وهي طلقات خارقة للدروع تستخدم في قتال المدرعات بعد إلحاح في طلبها من قادته، وأمكن الحصول عليها من الاتحاد السوفيتي.





الفريق كمال حسن علي خلال مشاركته في العرض العسكري أكتوبر ١٩٧٩، والرئيس محمد أنور السادات ونائبه محمد حسني مبارك

وقد شكلت إدارة المدرعات ما يقرب من ثلاثة لواءات احتياطية جرى تدريبها قبل وأثناء المعركة عام ١٩٧٣م، بحيث كان في الاستطاعة تعويض الخسائر بوحدات كاملة وبسرعة فائقة، وقد أسهم ذلك في سد وحصار الثغرة وقت حرب عام ١٩٧٣م.

شارك الفريق كمال حسن علي في معركة السلام كرئيس لوفد المفاوضات التي انتهت بتوقيع اتفاقية السلام المصرية الإسرائيلية (مارس ١٩٧٩م) كوزير للدفاع والإنتاج الحربي عقب زيارة الرئيس السادات للقدس في ١٩ نوفمبر ١٩٧٧م وتوقيع اتفاقية كامب ديفيد بين السادات ومناحم بيجين. فقد عَيَّن الرئيس السادات كمال حسن علي رئيسًا للوفد المصري في مفاوضات السلام المصرية الإسرائيلية (مباحثات بلير هاوس)، وكانت توجيهات السادات كدستور لمباحثات بلير هاوس: "لا تفريط في الأرض، ولا تفريط في السيادة".

لقد قبل كمال حسن علي أن يرأس ويوقع اتفاقية السلام المصرية الإسرائيلية، ليس لأنه شهد ويلات سبع حروب، بدءًا من الحرب العالمية الثانية إلى حرب ١٩٧٣م، فالجندي المصري سيظل محاربًا للدفاع عن وطنه عندما يستدعي الأمر ذلك. ولكن كمال حسن علي آمن بالسلام؛ لأن الاقتصاد المصري كان قد تم استنزافه تمامًا من الحروب المتتالية حتى وصل عام ١٩٧٣م إلى نقطة الصفر. فكان أمله وأمل المصريين جميعًا أن يحقق السلامُ لمصر فترةً من الاستقرار وشحن الموارد للتنمية الاقتصادية والاجتماعية والنهوض بالخدمات؛ مثل: التعليم والصحة والبنية التحتية. من هذا المنطلق فقط كان إيمان كمال حسن علي بالسلام من أجل مصر، ولرخاء أبنائها، ولمستقبل أفضل للأجيال القادمة.



الفريق كمال حسن علي واللواء أحمد بدوي رئيس الأركان خلال إحدى الجولات التفقدية



اليوزباشي كمال حسن علي يظهر خلف اللواء محمد نجيب خلال إحدى زيارات اللواء نجيب للقوات المسلحة

وقد رفض رفضًا باتًّا التفريط في ذرة رمل من أرض سيناء الحبيبة. ولذلك ساومه الإسرائيليون كثيرًا حتى يتخلى عن جزء من سيناء ليقيم فيه الفلسطينيون كامتداد لقطاع غزة ولإقامة اليهود أيضًا. وكان مصير هذه المقترحات التي قدمت بشكل غير رسمي الرفض التام من جانب كمال حسن علي.

وقد ذكر كمال حسن علي ذلك في مذكراته "محاربون ومفاوضون"؛ فصل "ثمنُ السلام". ويذكر في هذا الفصل كيف اقترح موسى شفرير رئيس وكالة الطاقة الذرية الإسرائيلي استغلال المياه الجوفية في سيناء لتوطين سيناء بلاجئين فلسطينيين ومستوطنين يهود، وفي تعليق لكمال حسن علي – على ذلك: (وكأنما يريد خلق مشكلة جديدة). كما اقترح آخرون من الإسرائيليين إقامة محطة قوى ذرية مشتركة من مصر وإسرائيل في منطقة العريش على أساس إنتاج كهرباء وتحلية مياه البحر في سبيل استزراع سيناء، وقدر شمعون بفتاح عالم الذرة الإسرائيلي أن مثل هذا المشروع يربط مصر وإسرائيل لمدة ٣٠ عامًا على الأقل (وهو مشروع يشمل إنشاء ١٧٠ مستوطنة جديدة في النقب). كما طرحت فكرة بديلة بتحويل جزء من مياه النيل إلى المنطقة لتنميتها الزراعية، وأنه يمكن الاستفادة بما أسموه فائض مياه السد العالي في استزراع سيناء ومده إلى صحراء النقب الإسرائيلية.



الفريق كمال حسن علي مع الرئيس الأمريكي رونالد ريجان، ١٩٨١.



الفريق كمال حسن علي مع الرئيس الأمريكي جيمي كارتر، ١٩٧٩.

وعلى أساس ذلك تقوم مصر بتوطين اللاجئين الفلسطينيين في سيناء وكذلك توطين اليهود، وكل ذلك في مجال تطبيع العلاقات، فرفض كمال حسن علي كُلَّ ذلك؛ لأن في ذلك – أولاً – تفريطًا في الأرض والسيادة، و– ثانيًا – لأن إسرائيل لن تقدم تمويلاً، بل الخبرة فقط، والتي لا تنقصنا كمصريين.

ولذا فقد آمن كمال حسن علي بأن هذه الأفكار وغيرها يمكن لمصر أن تنفذها معتمدة على نفسها ولصالح أبنائها من أهل سيناء وأبنائها من مختلف محافظات مصر، الذين يمكنهم الحصول على عمل في مثل هذه المشروعات والإقامة في سيناء وتعميرها. وهذه المشروعات بعضها تم تنفيذه، وبعضها لم يتم جزئيًّا أو كليًّا، كـ:

١- استغلال بترول سيناء والغاز الطبيعي الذي أضاف إلى مصر مليار دولار سنويًّا.

٢- تطوير منطقة قناة السويس التي أضافت مليار دولار أخرى سنويًّا.

٣- استغلال المنجنيز الذي أضاف إلى مصر مبلغ ٣٥٠ مليون دولار سنويًّا.

٤- استزراع سيناء (وتم افتتاح ترعة السلام التي كان من المفترض أن تستزرع ٤٥٠ ألف فدان).

٥- استغلال الفوسفات والرمل الزجاجي والفحم والجبس.

٦- استغلال مصايد الأسماك في بحيرة البردويل وشمال السويس.

٧- إقامة المشروعات السياحية ومراس لليخوت في شرم الشيخ.

كما ساومه الإسرائيليون على التَّخلي عن طابا المصرية فلم يقبل، وتم إحالة الأمر إلى محكمة العدل الدولية. وقد ذهب بنفسه إلى محكمة العدل الدولية؛ ليكون الشاهد الرئيسي في حق مصر في طابا، والذي أخذت برأيه المحكمة؛ حيث شرح للمحكمة بالتفصيل الدقيق وضع العلامات على الحدود المصرية الإسرائيلية بما لا يدع مجالاً للشك بأن طابا أرضٌ مصرية.

قام كمال حسن علي بتشكيل مجموعات عمل تقوم باستلام أجزاء سيناء الحبيبة في التوقيتات المحددة لاستلامها، ثم قام باستلام العريش وتسليم العلم المصري العزيز إلى الرئيس الراحل أنور السادات لرفعه فوق أول أرض مصرية تستردها مصر عقب حرب ١٩٧٣م، وذلك في ٢٥ مايو ١٩٧٩م، وانتهت المرحلة الرابعة من الانسحاب في نوفمبر ١٩٧٩م، والمرحلة الخامسة يوم ٢٥ يناير ١٩٨٠م.

في ٢ فبراير ١٩٨٠م رأس كمال حسن علي اللجنة العامة لتطبيع العلاقات بين مصر وإسرائيل، وتشكلت اللجنة من ممثلين من كل الوزارات والهيئات والبنك المركزي، علاوة على أعضاء لجنة التطبيع بالخارجية المصرية، كما تشكلت سبع لجان في البلدين تختص بالثقافة والتجارة والسياحة والمواصلات والنقل البري والبحري والطيران والزراعة. أما بالنسبة للجنة البترول فلقد طلب كمال حسن علي استبعاده من لجنة البترول لاقتناعه بأن البترول لن يكفي مصر في غضون سنوات قليلة تكون بعدها مصر دولة مستوردة للبترول. وقد أكد هذا الاقتناع في بيانه كرئيس للوزراء في مجلس الشعب عام ١٩٨٤م، ولكن أعضاء لجنة البترول قد وافقوا أن تبيع مصر لإسرائيل مليونَي طن سنويًّا بالسعر العالمي. ويجب التنويه بأن إسرائيل قد قامت أثناء فترة احتلالها لسيناء منذ ٦٧ حتى ٧٣ باستنزاف آبار البترول في سيناء.

توزيع القوات في سيناء طبقًا لمعاهدة السلام

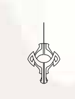
كانت هناك مناقشات مطولة وعنيدة من جانب كمال حسن علي لزيادة القوة العسكرية المسموح بها في سيناء طبقًا للمعاهدة؛ وذلك حتى لا يختل التوازن الأمني في الجبهة الشرقية لمصر. ولقد وصل بالفعل إلى القدر من القوة العسكرية في سيناء الذي يحقق مثل هذا التوازن. فعلاوة على قوات الحدود والشرطة يصبح بمقتضى المعاهدة في سيناء فرقة ميكانيكية مستقلة كاملة على الجانب الشرقي من القناة تتشكل من ٣ ألوية، و٧ كتائب مدفعية ميدان، و٧ كتائب مدفعية مضادة للطائرات.

وهذا يعني ٢٢ ألف مقاتل، و٣٢٠ دبابة، و٤٨٠ مركبة قتال مدرعة، و١٢٦ قطعة مدفعية ميدان، و١٢٦ قطعة مدفعية مضادة للطائرات. وذلك في المنطقة التي تقع على مسافة ٥٠كم تقريبًا إلى الشرق من خليج السويس وقناة السويس.

وقوات الأمم المتحدة وقوات البوليس المدني المزودة بأسلحة خفيفة لإنجاز المهام البوليسية العادية سترابط ضمن منطقة تقع غربي الحدود الدولية وخليج العقبة، ويتراوح عرضها من ٢٠ إلى ٤٠ كم، وداخل المنطقة الواقعة على مسافة من ٢ إلى ٣ كم إلى الشرق من الحدود الدولية ستكون هناك قوات إسرائيلية لا تتجاوز أربع كتائب مشاة ومراقبين دوليين.

وهناك وحدات من دوريات الحدود لا تتجاوز ٣ كتائب تقوم بمعاونة البوليس المدني في المحافظة على النظام في المنطقة غير المشمولة أعلاه، ويمكن إقامة محطات للإنذار المبكر لضمان الامتثال للاتفاق.

وقد ذكر كمال حسن علي أن ذلك التوزيع لن يؤثر على سرعة الانتشار عند الحاجة، خاصة أن من يسيطر على المضايق قد سيطر على سيناء.



تزوج كمال حسن علي وأنجب ثلاثة أبناء، هم: شريف، ومنى، وجيهان. وحصل على عديد من الأوسمة والنياشين، منها وشاح النيل، وفي اليوبيل الفضي لتأميم قناة السويس، والخدمة الطويلة والقدوة الحسنة، وعيد الثورة العشرين، وذكرى نصر السادس من أكتوبر، وعديد من الأوسمة من كافة بلدان العالم. وقد أجاد كمال حسن علي اللغة الإنجليزية والروسية وبعضًا من الفرنسية.

توفي – رحمه الله – في ٢٧ مارس ١٩٩٣م عن عمر يناهز ٧٣ عامًا.



كمال حسن علي وزيرًا للخارجية



الفريق كمال حسن علي رئيس الوزراء أثناء إحدى الزيارات الميدانية

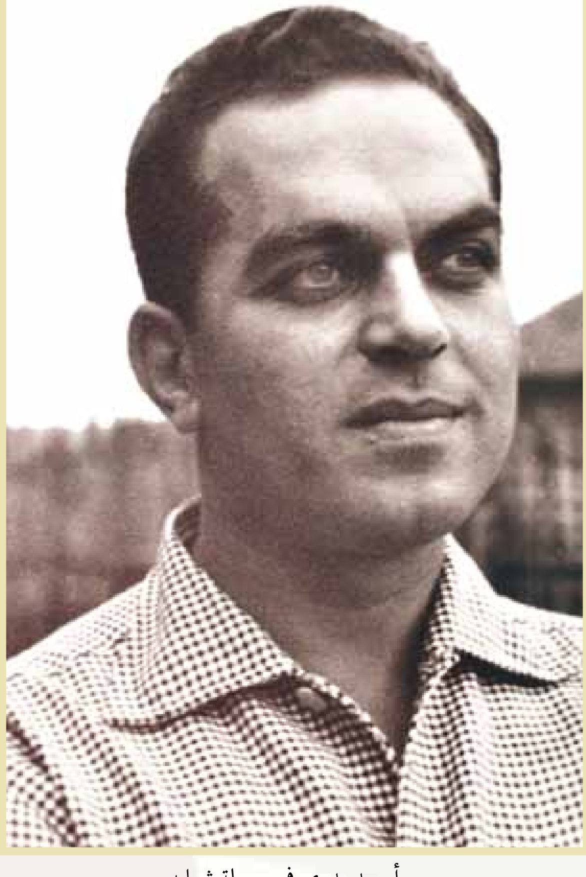


المشير أحمد بدوي

وزير الدفاع والقائد العام للقوات المسلحة
١٤ مايو ١٩٨٠ – ٢ مارس ١٩٨١



المشير أحمد بدوي سيد أحمد؛ من مواليد الإسكندرية، في ٣ إبريل ١٩٢٧م، تخرج في الكلية الحربية عام ١٩٤٨م (دفعة ٤٨)، واشترك في حرب فلسطين، وقاتل في المجدل ورفح وغزة والعسلوج، وعُيِّنَ بعد انتهاء الحرب مدرسًا بالكلية الحربية، وأصبح مساعداً لكبير معلمي الكلية عام ١٩٥٨م. ثم سافر في بعثة دراسية إلى الاتحاد السوفيتي لمدة ثلاث سنوات؛ حيث التحق بأكاديمية فرونز العسكرية العليا، تخرج بعدها حاملاً درجة "أركان حرب" عام ١٩٦١م.



أحمد بدوي في مرحلة شبابه



أحمد بدوي في مرحلة الطفولة

بعد حرب ١٩٦٧م، صدر قرار بإحالته إلى المعاش، واعتقل لمدة عام على خلفية التخوف من انتمائه إلى دفعة شمس بدران وزير الحربية أثناء حرب ١٩٦٧م، ثم تم الإفراج عنه في يونية ١٩٦٨م، والتحق خلال تلك الفترة بكلية التجارة؛ جامعة عين شمس، وحصل على البكالوريوس؛ شعبة إدارة الأعمال في عام ١٩٧٤م.



الفريق أحمد بدوي رئيس الأركان وزوجته خلال إحدى الرحلات.





أحمد بدوي عند تخرجه في الكلية الحربية برتبة ملازم، ١٩٤٨.

في مايو ١٩٧١م، أصدر الرئيس محمد أنور السادات قرارًا بعودته إلى صفوف القوات المسلحة، والتحق بأكاديمية ناصر العسكرية العليا في عام ١٩٧٢م، حيث حصل على درجة الزمالة عام ١٩٧٢م، وتولى منصب قيادة فرقة مشاة ميكانيكية. وفي ١٣ ديسمبر ١٩٧٣م، رقي إلى رتبة اللواء، وعين قائدًا للجيش الثالث الميداني وسط ساحة القتال.

في ٢٠ فبراير ١٩٧٤م، كرمه الرئيس الراحل محمد أنور السادات في مجلس الشعب ومنحه نجمة الشرف العسكرية. وفي ٢٥ يونية ١٩٧٨م، عُين رئيسًا لهيئة تدريب القوات المسلحة، ثم عُين رئيسًا لأركان حرب القوات المسلحة في ٤ أكتوبر ١٩٧٨م. ثم أمينًا عامًّا مساعدًا للشئون العسكرية في جامعة الدول العربية، ورقي لرتبة الفريق في ٢٦ مايو ١٩٧٩م وعُين وزيرًا للدفاع وقائدًا عامًّا للقوات المسلحة في ١٤ مايو ١٩٨٠م.

استطاع أحمد بدوي بفرقته عبور قناة السويس إلى أرض سيناء، في حرب أكتوبر ١٩٧٣م، من موقع جنوب السويس، ضمن فرق الجيش الثالث الميداني، وتمكن من صد هجوم إسرائيلي استهدف مدينة السويس. وعندما قامت القوات الإسرائيلية بعملية الثغرة، على المحور الأوسط، اندفع بقواته إلى عمق سيناء؛ لخلخلة جيش العدو، واكتسب أرضًا جديدة، من بينها مواقع قيادة العدو، في منطقة عيون موسى جنوب سيناء. ولما حاصرته القوات الإسرائيلية، استطاع الصمود مع رجاله، شرق القناة، في مواجهة السويس.

في ٢ مارس ١٩٨١م، لقي الفريق أحمد بدوي، هو وثلاثة عشر من كبار قادة القوات المسلحة مصرعهم، عندما سقطت بهم طائرة هليكوبتر، في منطقة سيوة، بالمنطقة العسكرية الغربية بمطروح. فأصدر الرئيس السادات قرارًا بترقية الفريق أحمد بدوي إلى رتبة المشير، وترقية رفاقه الذين قضوا نحبهم معه في نفس يوم وفاته – إلى الرتب الأعلى، واعتبارهم من شهداء الوطن.

الصورة الرسمية لوزير الدفاع الفريق أحمد بدوي



زيارة وزير الحربية الفريق أول محمد عبد الغني الجمسي إلى الجيش الثالث الميداني، وإلى جواره اللواء أحمد بدوي قائد الجيش الثالث





زيارة الرئيس محمد أنور السادات إلى المناطق المحررة في سيناء، وإلى جواره اللواء أحمد بدوي قائد الجيش الثالث – يونية ١٩٧٤



لقاء الرئيس السادات والفريق أحمد بدوي وزير الدفاع، ١٩٨١.



لقطة تذكارية للحديث الشهير الذي دار بين الرئيس السادات واللواء أحمد بدوي خلال حفل تكريم رجال القوات المسلحة بمجلس الشعب – فبراير ١٩٧٤.

حـــوار

بين السيد رئيس الجمهورية والقائد الأعلى للقوات المسلحة ،
واللواء أحمد بدوى قائد الجيش الثالث

(وقف السيد رئيس الجمهورية والقائد الأعلى للقوات المسلحة ، واتجه ببصره الى اللواء احمد بدوى ، ودار بينهما الحوار التاريخى التالى) :

رئيس الجمهورية والقائد الأعلى للقوات المسلحة :

اللواء أحمد بدوى .

(وهنا تقدم اللواء احمد بدوى من مكانه ، وأدى التحية العسكرية للسيد الرئيس والقائد الأعلى للقوات المسلحة) .

رئيس الجمهورية والقائد الأعلى للقوات المسلحة :

تبلغت إليك الأوامر الصادرة بالصمود ، وادعى العدو أن السويس احتلت . فهل احتلت السويس ؟

اللواء أحمد بدوى :

لم يتمكن العدو من احتلال السويس ، ودمرنا جميع دباباته التى حاولت دخول السويس ، وتمسكنا بالسويس وظلت صامدة ، ولم ينل منها العدو أبدا .

(تصفيق حاد) .

رئيس الجمهورية والقائد الأعلى للقوات المسلحة :

كانت قوات بدر تحت قيادتك حوالى ٥٠,٠٠٠ بأسلحتهم ومعداتهم هل حافظت على المعدات والأسلحة ؟

اللواء أحمد بدوى :

حافظت على جميع معداتى وأسلحتى وقاتلت العدو ورددت على جميع اشتباكاته بعنف ، وطورت الهجوم ، وعدلت مواقعى وكسبت أراضى جديدة .

(تصفيق حاد) .

رئيس الجمهورية والقائد الأعلى للقوات المسلحة :

فى لحظة من اللحظات حين تصور العدو أنه قد حاصركم وقطع عنكم الامداد ، أصدرت أوامرى للقائد العام بأن تبقوا فى أماكنكم حتى ولو فنيتم .. هل حافظت على أبنائى الضباط والجنود ؟

السيد اللواء أحمد بدوى :

حافظت على الجنود والضباط وصمدنا ولم يستطع أن ينال منا العدو فى جميع اشتباكاته معنا وكان فى محاولاته هو الخاسر . وكان يخسر أكثر مما خسرنا ونتيجة لهذا لم يجرؤ العدو على أن يقوم باقتحام مواقعنا بعد أن كبدناه خسائر جسيمة .

(تصفيق حاد) .

رئيس الجمهورية والقائد الأعلى للقوات المسلحة :

هل عاد أبنائى الجنود والضباط إلى أسرهم فى إجازات ؟

السيد اللواء أحمد بدوى :

نعم ، عادوا وأخذوا إجازات جميعا ، تقريبا .

رئيس الجمهورية والقائد الأعلى للقوات المسلحة :

الجيش الثالث الذى قيل عنه إنه محاصر وإلى قائده أحمد بدوى الذى رقيته وهو فى الحصار المزعوم قائدا للجيش الثالث الذى حمى السويس (تصفيق حاد) الجيش الثالث الذى صمد وضرب أروع أمثلة البطولة والفداء والصمود . له ولقائده أحمد بدوى ، تقديرى وتقديركم جميعا تعبيرا عن تقدير الوطن كله .

(تصفيق حاد) .

(وهنا أدى السيد اللواء احمد بدوى التحية العسكرية للسيد الرئيس ، وعاد الى مكانه) .

نص الحوار مضبطة مجلس الشعب ٢٠ فبراير ١٩٧٤

تقرير
اللواء أحمد بدوى سيد أحمد
قائد الجيش الثالث

رئيس الجمهورية والقائد الأعلى للقوات المسلحة:-

والآن ليتقدم اللواء أحمد بدوى بتقريره عن قوات السويس وقوات بدر ليسمعه الشعب .

السيد اللواء احمد بدوي سيد احمد قائد الجيش الثالث :

بسم الله الرحمن الرحيم

يشرفني أن أقرر أمام سيادتكم ، أن شجاعة المقاتل المصرى وبطولته قد برزت أثناء المعركة بشكل يدعو إلى كل الإعجاب والتقدير .

فعندما قطع طريق الإمداد إلى مدينة السويس ، وقوات بدر فى سيناء ، بعد وقف إطلاق النار لم تتأثر معنوياتنا وظلت إرادتنا قوية ، وقاتلنا وتقدمنا إلى مواقع جديدة فى سيناء .

(تصفيق حاد) .

وأحبطنا محاولات العدو التى قام بها خلال الأيام ٢٣ ، ٢٤ ، ٢٦ أكتوبر ٧٣ لدخول مدينة السويس بتلاحم رائع بين الشعب وقواته المسلحة .

(تصفيق حاد) .

وعندما عزل عنا موقع كبريت صمد أفراده وتمسكوا به وتشبثوا بكل شبر فيه رغم هجمات العدو المتفوقة المتكررة وواصلنا إمدادهم بالقتال وبالنيران ، واستمروا فى الدفاع عن موقعهم . مؤكدين عزم وتصميم الجندى المصرى بأجل معانيهما .

(تصفيق حاد) .

كما لا أنسى قوة الجزيرة الخضراء . تلك الجزيرة الصغيرة القابعة فى المدخل الشمالى لخليج السويس ، ذات التاريخ المجيد منذ حرب الاستنزاف،لقد ظلت تلك الجزيرة وقوتها الصغيرة على عهدها وقوتها وصمودها ، ولم ينل منها العدو ، رغم كل المحاولات الطاحنة التى حاولها ضدها .

واود فى هذه المناسبة أن أؤكد لسيادتكم أن قوات الجيش الثالث الميدانى مثلها مثل باقى أفرع وتشكيلات قواتنا المسلحة على أتم استعداد لتنفيذ مهامها الجديدة التى كلفت بها بمنتهى العزم والإصرار .

والله يوفقنا لما فيه خير وطننا وأمتنا .

والسلام عليكم .

(تصفيق حاد) .

تقرير مقدم من اللواء أحمد بدوي قائد الجيش الثالث إلى رئيس الجمهورية السيد محمد أنور السادات



زيارة الرئيس السادات إلى الجبهة برفقة المشير أحمد إسماعيل علي وبجواره اللواء أحمد بدوي قائد الجيش الثالث.



التزلج على الجليد خلال فترة الدراسة بالاتحاد السوفيتي.



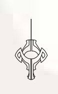
الفريق أحمد بدوي وزير الدفاع يضع حجر أساس مشروع إسكان ضباط الصف بالحلمية.

جنازة وزير الدفاع الفريق أحمد بدوي، ويقف في تشييعه الرئيس السادات، ونائبه محمد حسني مبارك، ووليّ عهد إيران، ونجل الفقيد الأستاذ هشام بدوي.

الفريق حلمي عفيفي عبد البر



الفريق حلمي عفيفي عبد البر من أبرز الشخصيات العسكرية المصرية، وصاحب فكرة إنشاء تحصينات مواقع الصواريخ سابقة التجهيز، والذي قاد إحدى فرق الدفاع الجوي أثناء العبور العظيم، ومن أبرز إنجازاته استكمال إنشاء كلية الدفاع الجوي، وإدخال نظام الكروتال الخدمة بقوات الدفاع الجوي.





الرئيس السادات ورئيس الأركان محمد علي فهمي واللواء حلمي عفيفي خلال أحد اللقاءات بالقوات المسلحة.

حلمي عفيفي مرسي عبد البر من مواليد عام ١٩٢٢م بقرية بهناي بمحافظة المنوفية لأسرة مصرية، التحق بالكلية الحربية وتخرج فيها عام ١٩٤٢م (دفعة رقم ٢١)، وحصل على فرقة دراسية كمعلم رادار ضمن بعثة إنجليزية في مدرسة الدفاع الجوي البريطانية بالشرق الأوسط، وكان مقرها مدينة "حيفا" في فلسطين، وحصل على تقدير امتياز بين أعوام ١٩٤٣- ١٩٤٥-١٩٤٦. وبعد ذلك اشترك في الحرب العالمية الثانية مقاتلاً على المدفعية المضادة للطائرات. وخدم بالقوات المسلحة مدة قاربت الأربعين عامًا خدم خلالها في جميع فرق الدفاع الجوي حاملاً على أكتافه خبرة حروب ستة؛ الحرب العالمية الثانية، حرب فلسطين عام ١٩٤٨م، العدوان الثلاثي عام ١٩٥٦م، حرب يونية ١٩٦٧م، حرب الاستنزاف، وحرب أكتوبر ١٩٧٣م.

ابتكر عفيفي جهازًا للتغلب على كل الصعوبات الفنية عند الاشتباك مع الأهداف الجوية المعادية التي تطير على ارتفاعات منخفضة، وهي (آلة الضرب بالمسافة) تركب على المدفع، وكان اختراعًا في وقتها. وقد نال هذا الاختراع إعجاب الملك عبد العزيز آل سعود أثناء زيارته لمصر عام ١٩٤٦م، وكان ذلك سببًا في منح الملازم أول حلمي عفيفي نيشان النيل من الطبقة الخامسة.

قضى عفيفي عامَي ١٩٤٨ و١٩٤٩م قائدًا لتروب مدفعية مضادة للطائرات على جانب مهمة أخرى استحدثت في تلك الأيام بالقوات المسلحة، وهي تشغيل أجهزة الرادار، وقد كان اللواء حلمي عفيفي ضابط رادار منطقة الإسكندرية إلى جانب قيادته لتروب المدفعية م – ط، اعتمادًا على خبرته التي حصل عليها كمعلم رادار خلال البعثة الإنجليزية.

حصل عفيفي على ماجستير العلوم العسكرية عام ١٩٥٥م، وكلية أركان حرب ١٩٥٦م. وكان قائدًا لإحدى وحدات الدفاع الجوي عامي ١٩٥٩–١٩٦٠م، ودرس في أكاديمية الدفاع الجوي بالاتحاد السوفيتي عامي ١٩٦٨ و١٩٦٩م، وعندما أدخلت الصواريخ إلى قوات الدفاع الجوي المصري عمل رئيسًا لأركان لواء صواريخ تمركز في منطقة القناة عامي ١٩٦٢–١٩٦٤م، وتولى في نهاية عام ١٩٦٧م قيادة مدرسة الدفاع الجوي. وفي عام ١٩٦٩م قاد إحدى وحدات الدفاع الجوي "الصواريخ والمدفعيات" بالمنطقة الجنوبية والبحر الأحمر حتى عام ١٩٧٠م. وخلال توليه لهذا المنصب كان له دور بارز أثناء اجتماع الرئيس جمال عبد الناصر بقادة كتائب الصواريخ؛ لعرض المشكلات التي تمنع دخول الصواريخ إلى الجبهة وتحول دون تجهيز مواقع خرسانية لاحتلالها بكتائب الصواريخ، وبالتالي يتم احتلال

اللواء حلمي عفيفي ورئيس الأركان الفريق محمد علي فهمي ووزير الحربية محمد عبد الغني الجمسي

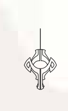
كتائب الكمائن في العراء؛ مما يعرضها للتدمير بواسطة طيران العدو المكثف. فكان لابد من الوصول إلى حل لهذه المشكلة؛ فقدم عفيفي اقتراحًا بإنشاء الحوائط الخرسانية سابقة التجهيز في مكان بعيد عن الجبهة؛ لتنقل ويقوم سلاح المهندسين بتركيبها ويتم احتلالها ليلاً بكتائب النيران على أن تكون جاهزة مع أول ضوء في اليوم التالي لتفاجئ العدو. وهو الاقتراح الذي حظي بموافقة رئيس الجمهورية، وتم تنفيذه بكل دقة؛ فكان له الفضل الأكبر في توفير التجهيز الهندسي والتحصينات اللازمة لكتائب الصواريخ لتنفيذ الكمائن. وعقب ذلك أشرف على تنفيذ عدد من الكمائن الناجحة بكتائب الصواريخ بتَكْتيك جيد لم يسبق أن استخدم من قبل؛ مما كان له تأثير كبير على العدو. وبدأ تنفيذ حائط الصواريخ الذي أسقطت فيه أول طائرة فانتوم يوم ٣٠ يونية ١٩٧٠م، هذا اليوم المشهود في تاريخ قوات الدفاع الجوي. وكان نهاية يوم ٧ أغسطس ١٩٧٠م أكثر عظمة وأعلى شأنًا فبنهايته كانت سماء جبهة القناة قد تم إحكام تغطيتها بالانتهاء من إنشاء حائط الصواريخ إيذانًا بانتهاء حرب الاستنزاف. واستمر في قيادتها خلال الإعداد لحرب أكتوبر وأثناءها، وكان لها دور بارز في العبور العظيم في ١٩٧٣م. وقد شهدت فترة قيادته للتشكيل الكثيرَ من الأعمال البطولية؛ حيث تم تنفيذ أكبر تحرك استراتيجي لإحدى وحدات التشكيل في زمن قياسي، وأعاد تشكيلها؛ استعدادًا لخوض حرب ٧٣، هذا التشكيل تمكن من إسقاط عدد كبير من الطائرات المعادية في هذه الحرب.



اللواء حلمي عفيفي قائد قوات الدفاع الجوي









اللواء حلمي عفيفي واللواء محمود شاكر عبد المنعم قائد القوات الجوية.

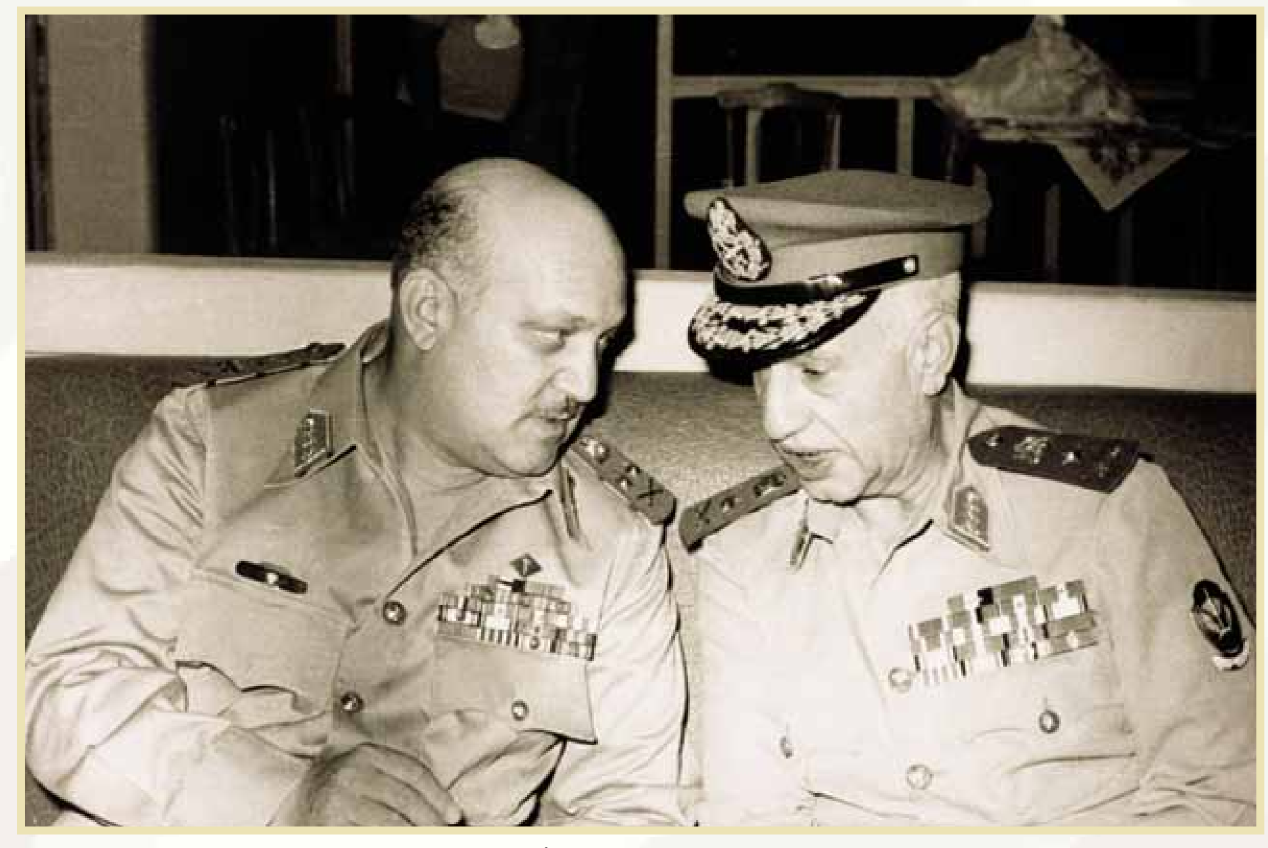


.الفريق حلمي عفيفي أثناء حضوره العرض العسكرى في أكتوبر ١٩٧٧

في عام ١٩٧١م قاد إحدى فرق الدفاع الجوي خلال حرب أكتوبر، وكلف بالدفاع عن عمق مسرح العمليات، وكان مسئولاً عن توفير الحماية لطائراتنا عبر الخطوط الأمامية المطهرة في سيناء. وفي مارس عام ١٩٧٤م تولى رئاسة أركان الدفاع الجوي، وفي بداية عام ١٩٧٥م عُين قائدًا لقوات الدفاع الجوي. وأصبح قائدًا لقوات الدفاع الجوي في يناير ١٩٧٥م، وترقى إلى رتبة "الفريق"، وخطا بالدفاع الجوي خطوات واسعة في مجال التقدم التكنولوجي. وكان آخر المناصب القيادية التي تولاها – "نائب وزير الحربية"، وأحيل إلى التقاعد بناء على طلبه وذلك لظروفه الصحية في ديسمبر ١٩٧٩م.

حصل الفريق حلمي عفيفي على عدد كبير من الأوسمة والأنواط وشهادات التقدير والتفوق، منها: وسام الجمهورية من الطبقة الأولى، ووسام التحرير، ونوط الاستقلال، ونوط الجلاء، ونوط النصر، ونوط الواجب العسكري، ونوط الخدمة الممتازة، ونيشان النيل، وميدالية فلسطين، وميدالية الخدمة الطويلة والقدوة الحسنة.

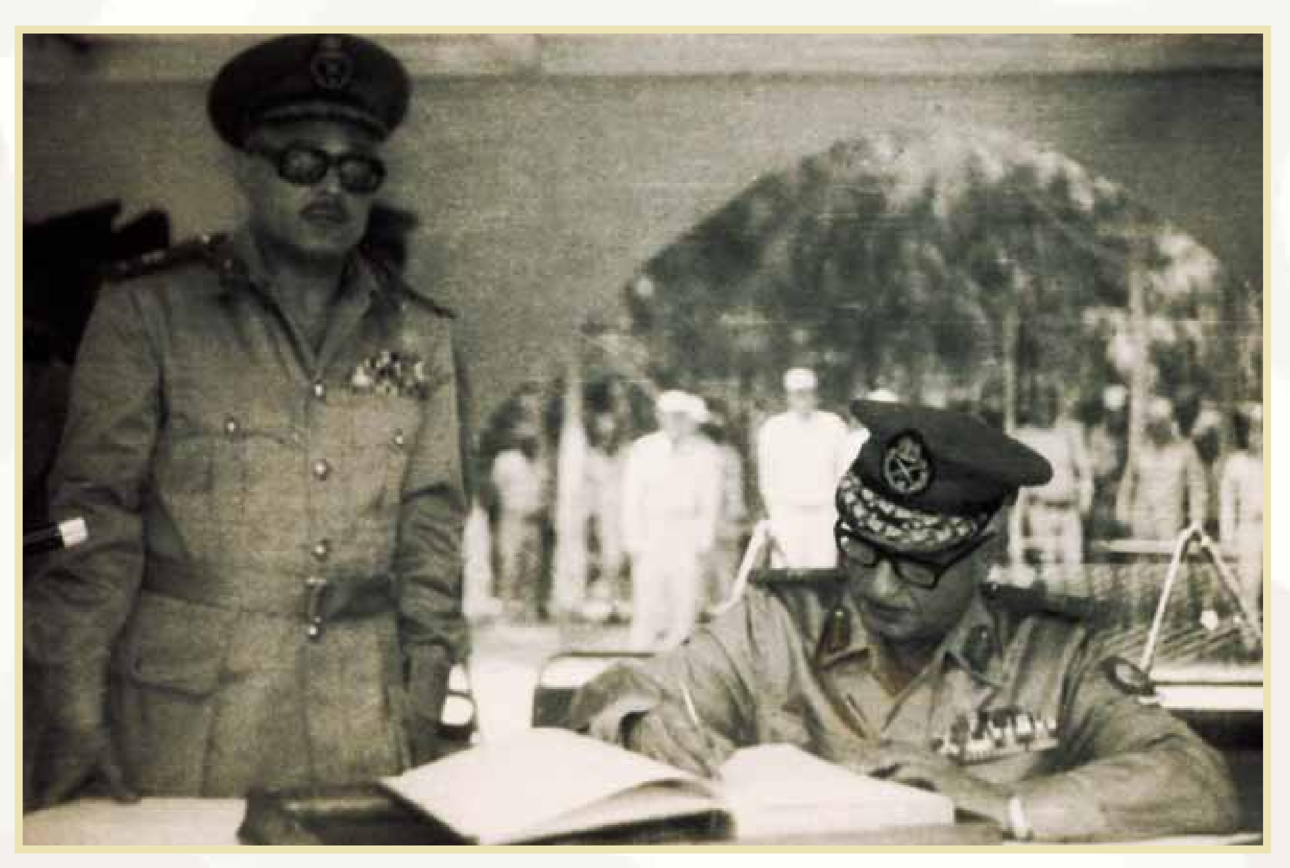
مارس عفيفي العمل الاجتماعي بشكل كبير خلال فترة التقاعد؛ من خلال عمله التطوعي في إحدى جمعيات رعاية الأطفال الأيتام في الإسكندرية. وتوفي في عام ٢٠١١م عن عمر يناهز ٨٩ عامًا.



الفريق حلمي عفيفي ووزير الدفاع الفريق أول كمال حسن علي.



الفريق حلمي عفيفي ورئيس الأركان الفريق أحمد بدوي.



اللواء حلمي عفيفي يوقع بخط يده بمناسبة إزاحة الستار عن النصب التذكاري لشهداء فرقة ٨ دفاع جوي.



الفرقة الثامنة - دفاع جوي

بسم الله الرحمن الرحيم

انتهز فرصة إزاحة الستار عن النصب التذكاري لشهداء فرقة ٨ دفاع جوي يوم ٢٩/٦/٧٦ لأسجل بالفخر والاعتزاز تقدير رجال الدفاع الجوي وعرفانهم بالجميل لشهدائنا الأبرار الذين ضحوا بأغلى ما يملكه الإنسان في سبيل نصرة الحق وتلبية نداء الوطن منطلقين من قول الله تعالى: بسم الله الرحمن الرحيم، ولا تحسبن الذين قتلوا في سبيل الله أمواتاً بل أحياء عند ربهم يرزقون صدق الله العظيم

وانتهز هذه الفرصة لأوصيكم ونفسي بالاستمرار في التخطيط والعمل المستمر والجهد الذي لا يعرف الكلل حتى يتحقق لنا النصر النهائي بإذن الله تحت قيادة زعيمنا وقائدنا الأعلى الرئيس المؤمن بربه والوفي المخلص لوطنه الرئيس محمد أنور السادات

وختاماً أذكركم دائماً قول الله تعالى: بسم الله الرحمن الرحيم، وقل اعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون وقوله سبحانه: وما النصر إلا من عند الله العزيز الحكيم

لواء

قائد قوات الدفاع الجوي

٢٩/٦/٧٦





١٤٥ عامًا على افتتاح قناة السويس

التحديث والابتكار في ورشة عمل قناة السويس

الدكتور عباس أبو غزالة





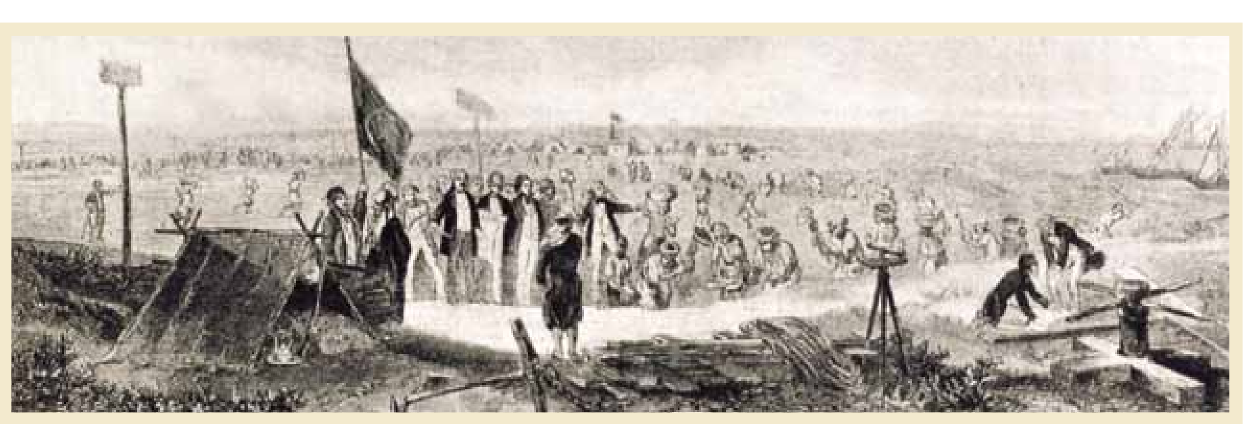
أحد معسكرات العمال أثناء حفر قناة السويس

أول ضربة فأس

تحتفل مصر في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩م بذكرى افتتاح قناة السويس ويكتشف من يتابع مشاهد وفصول أحداث مغامرة حفر قناة السويس أن ورشة قناة السويس بدأت بأول ضربة فأس رمزية في ٢٥ إبريل ١٨٥٩م، واستغرقت عمليات الحفر عشر سنوات.

لقد جذب مشروع حفر قناة السويس العالمي المهندسين الفرنسيين والفنيين الأجانب، الذين تركوا أعمالهم وحصلوا على إجازات للعمل في مصر. فقد كان حفر قناة السويس عملية جريئة ومعقدة، ولزم لنجاحها تطبيق تنظيم علمي للعمل، وتفاعيل مناهج إدارية متطورة، وتحديث الميكنة والابتكار في صحراء مصر. فقد كانت تجربة فريدة تغلبت على كل المحن التي يمكن أن تواجهها الشركات التي تسعى إلى تنفيذ عمل خارق على أرض أجنبية.

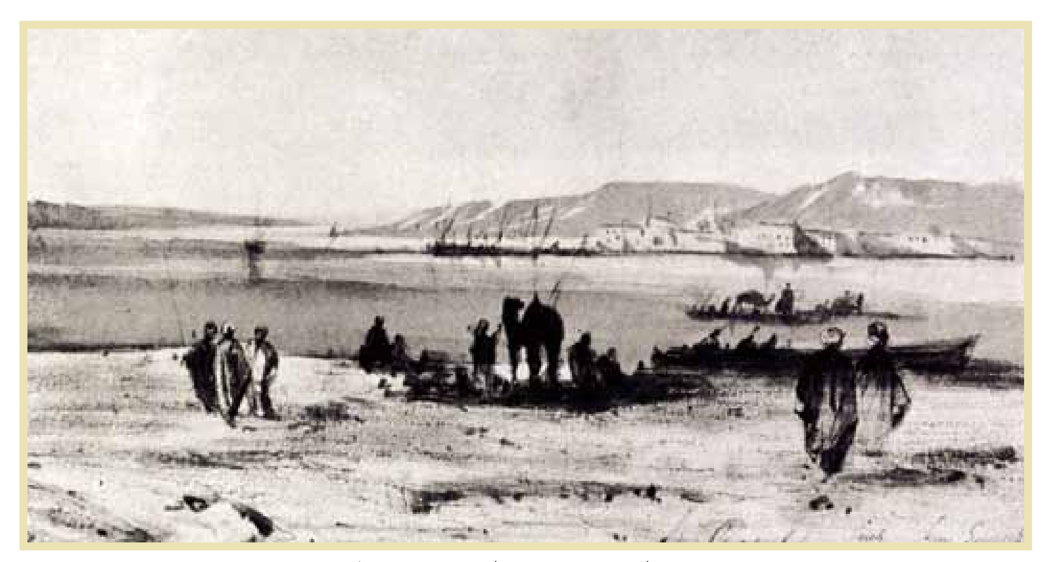
وننتهز الفرصة في هذه الذكرى بأن نعرض تاريخ هذه التجربة الفريدة بإيجاز، وقد سبق لنا تقديمها في ترجمة كتاب بعنوان: "حفر قناة السويس - المشروع والتنفيذ - دراسة في تاريخ ممارسات التقنية ١٨٥٩-١٨٦٩"، وهي رسالة دكتوراه في الطرق والكباري للباحثة الفرنسية نتالي موتيل التي اطلعت على وثائق الشركة العالمية لقناة السويس البحرية؛ منذ بدء العمل بورشة قناة السويس حتى تأميم الشركة في عام ١٩٥٦م. وقد سجلت منظمة اليونسكو (منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلوم والثقافة) هذه الوثائق في عام ١٩٩٨م في سجل ذاكرة العالم؛ نظرًا لأهميتها بالنسبة لتاريخ مصر والإنسانية عامّة.



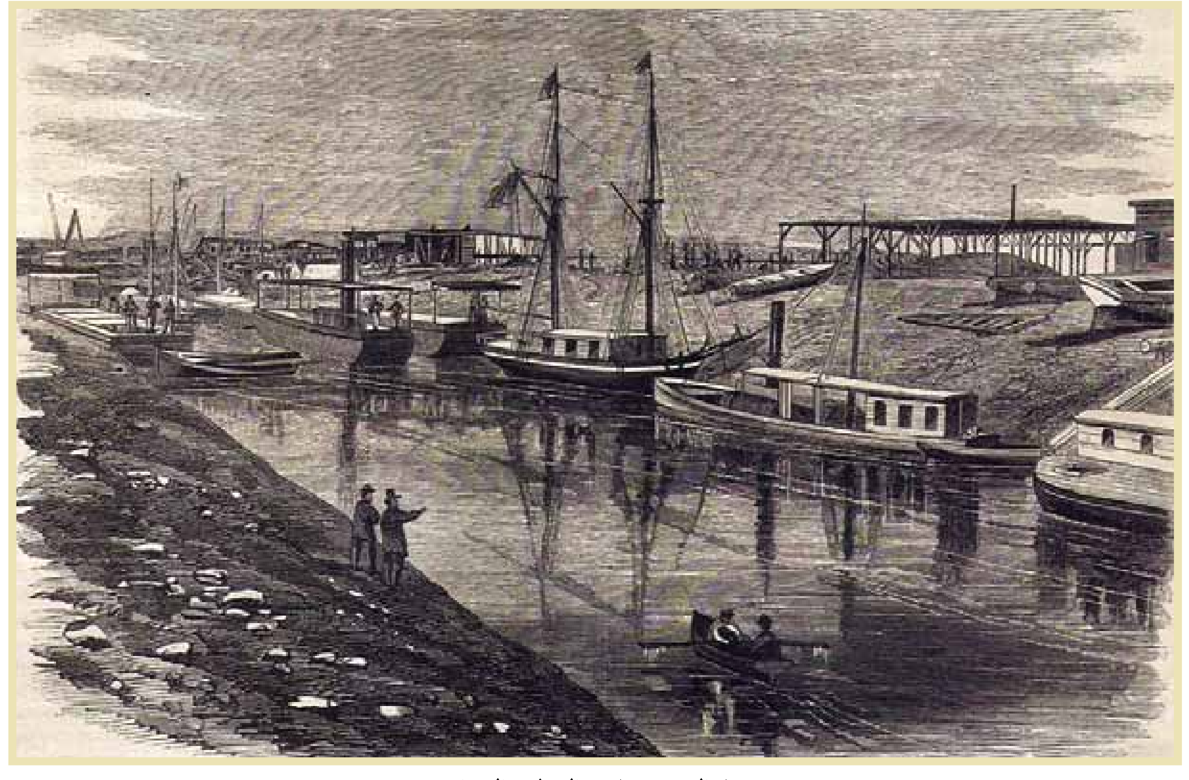
أول ضربة معول عند بدء أعمال الحفر ببورسعيد في ٢٥ إبريل ١٨٥٩: صورة عن مجلة الألوستراسيون.

فكرة وصل البحر المتوسط بالأحمر مشروعٌ قديم العهد منذ الفراعنة وعمرو بن العاص ونابليون بونابرت. ويرجع مشروع حفر قناة تصل البحر المتوسط بالأحمر إلى عام ١٨٢٥م وإلى جماعة "سان سيمون" التي قامت بتأسيس جمعية دراسات قناة السويس في عام ١٨٤٦م، وقام بوردالو (Bourdaloue) بقياس مستوى خليج السويس، وأثبت أنه لا يوجد اختلاف يذكر بين مستوى البحرين على عكس ما عرف أثناء الحملة الفرنسية. ولكن رفض محمد علي مشروع الجماعة.

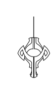
في عهد محمد سعيد باشا والي مصر؛ نال فرديناند ديليسبس الموافقة على تأسيس الشركة، وساندته الحكومة المصرية ماديًّا بالإضافة إلى منحه الكثير من المزايا. وتم الحصول على إجماع دبلوماسي من جانب القوى الدولية العظمى، وتشكيل لجنة دولية من المتخصصين في أكتوبر ١٨٥٥؛ لدراسة تنفيذ المشروع النهائي ورجحت اللجنة رسم الطريق المباشر الذي اقترحه أوجين موجيل، ولينان دي بيلفون، وانتصر ديليسبس على أتباع سان سيمون.



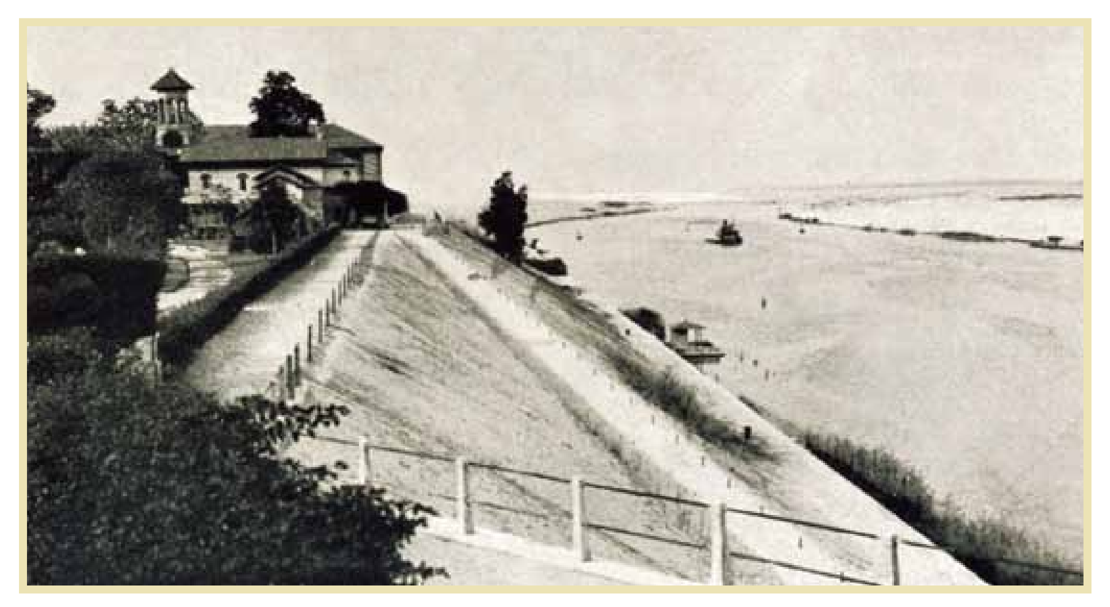
السويس قبل شق القناة، بريشة كرابليه.



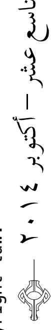
قناة السويس ما بين القنطرة والفردان




منطقة الجسر وقت افتتاح القناة عام ١٨٦٩


منطقة الجسر سنة ١٩٤٩


منظر عام لقناة السويس في أوائل الخمسينيات



ما الدور الحقيقي الذي قام به "ديليسبس"؟

لم يكن فرديناند ديليسبس مهندسًا، ولكن كان دبلوماسيًّا؛ إذ شغل في عام ١٨٣٣م منصب نائب قنصل فرنسا في الإسكندرية، وذلك قبل أن يُكلف بمسئولية القنصلية العامة لفرنسا بمصر حتى إبريل ١٨٣٧م.

وتعرّف أثناء عمله في مصر على سعيد أحد أبناء محمد علي، وبعد أن ترك العمل بوزارة الخارجية بسبب عملية استنكرتها الحكومة الفرنسية، جاء إلى مصر بعد أن تولى سعيد باشا الحكم، وعرض عليه مشروع حفر قناة السويس، وحصل منه على موافقة شفهية قبل أن يمنحه امتياز حفر قناة السويس وتأسيس شركة عالمية حسب القانون التجاري الفرنسي.

فرديناند ديليسبس

وقد ساهم ديليسبس في مجال الدعاية والإعلام؛ فقد بذل جهدًا كبيرًا في تأسيس الشركة، وأقام علاقات هائلة في إقناع الأوساط السياسية والتجارية والدبلوماسية لجمع رءوس الأموال اللازمة. فقد استغل مواهبه الدبلوماسية في إغراء المساهمين والحصول على رضا تركيا ووالي مصر. وقد استفاد ديليسبس من صداقته بسعيد ومن علاقة القرابة بالأميرة أوجيني ونابليون الثالث، واستطاع التغلب على الصعوبات، خاصة الدبلوماسية، حين حاولت إنجلترا وقف العمل بالقناة. وكان ديليسبس يتابع سير العمل باهتمام، وكان المتحدث الوحيد باسم الشركة، ولكن بعد سنتين من بدء عمليات الحفر ثبت فشل المقاول ألفونس هاردون الذي سانده ديليسبس، وقدم موجيل - مدير الأشغال الذي تواطأ مع المقاول - استقالته.

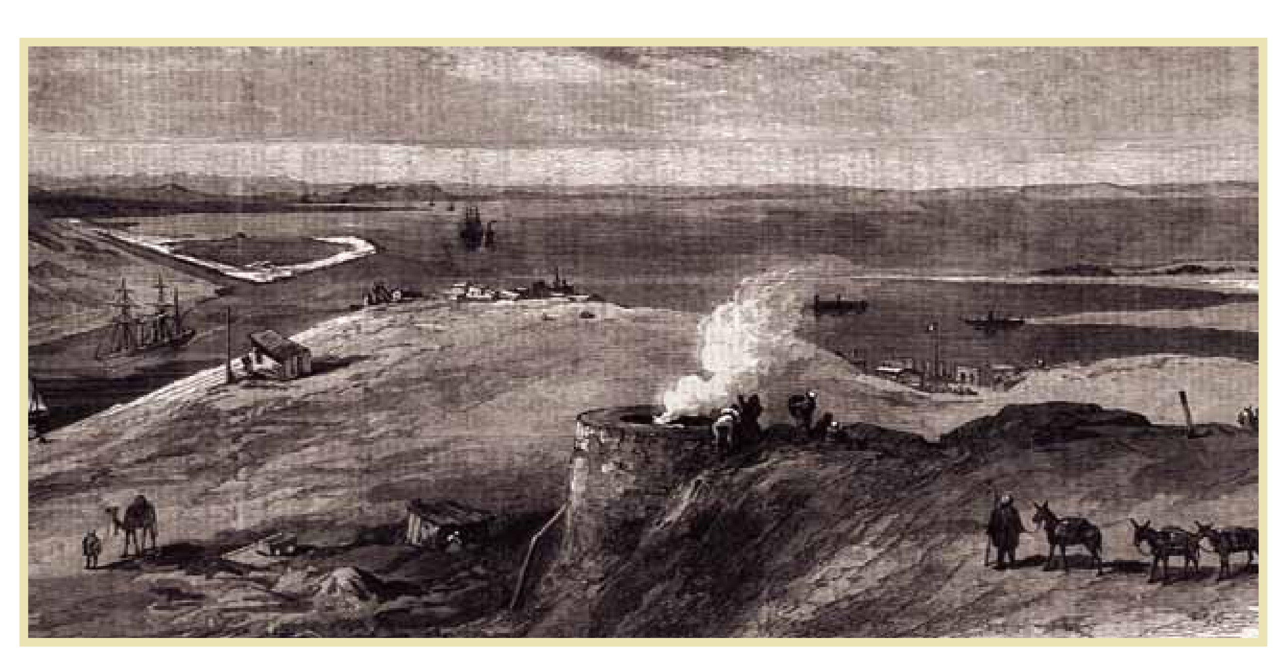
وبدأت مرحلة جديدة عندما تم تعيين فوازان - مهندس الطرق والكباري وخريج المدرسة العليا متعددة التقنيات (بوليتكنيك) - مديرًا للأشغال، وترك له ديليسبس الاختيارات الاستراتيجية في عملية حفر القناة.

١- كان أول امتياز في ١٩ مايو ١٨٥٥م.

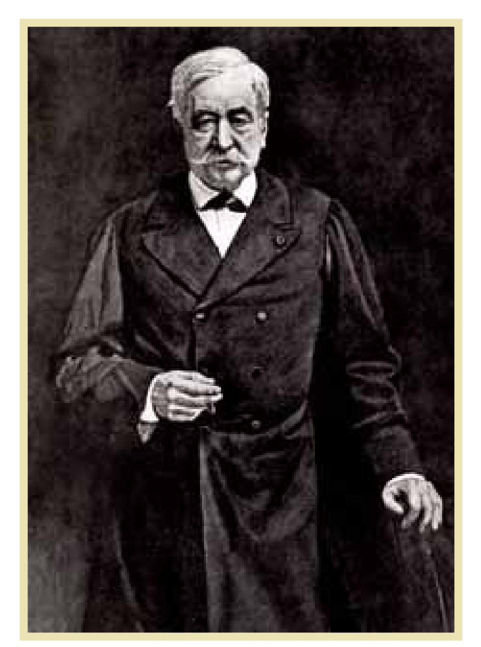
٢- ومنح محمد سعيد باشا والي مصر حق الانتفاع لديليسبس بفرمان جديد في ٥ يناير ١٨٥٦م، يوضح مهام الشركة، وتم إضافة تعديلين فيما بعد؛ الأول: نقل الميناء عند مخرج البحر المتوسط، والثاني: إلغاء الأهوسة.

٣- كان الاكتتاب العامّ لجمع ٢٠٠ مليون فرنك فرنسي: باع ديليسبس ٥٦٪ من الأسهم، وتعهد الخديوي بشراء الباقي- أي ٤٤٪ من الأسهم - بقيمة ٨٨ مليون فرنك.

٤- تم تأسيس الشركة العالمية لقناة السويس البحرية في ١٥ ديسمبر ١٨٥٨م.



قناة السويس عام ١٨٦٨.



فردیناند دیلیسبس

تمثال لفردیناند دیلیسبس ببورسیعد



مسكن فردیناند دیلیسبس بالإسماعیلیة عام ١٨٦٩؛ رسم بالألوان المائیة، بریشة ریو.

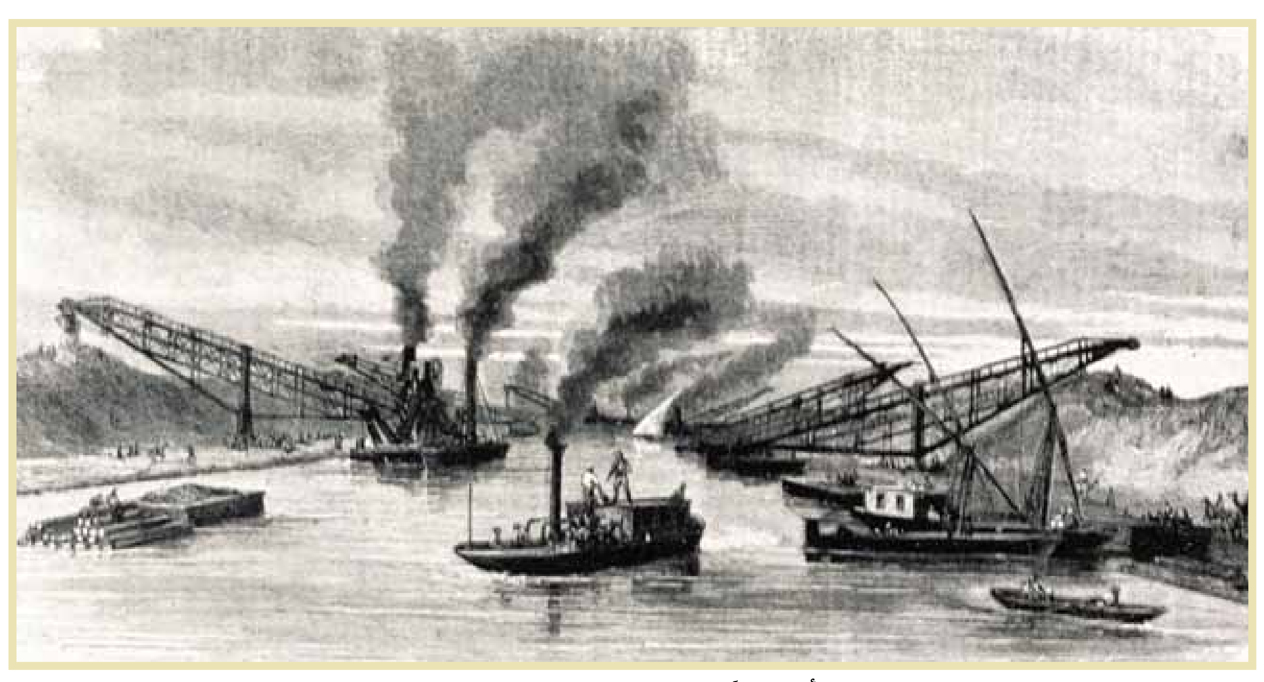


مسكن فردینان دیلیسبس.

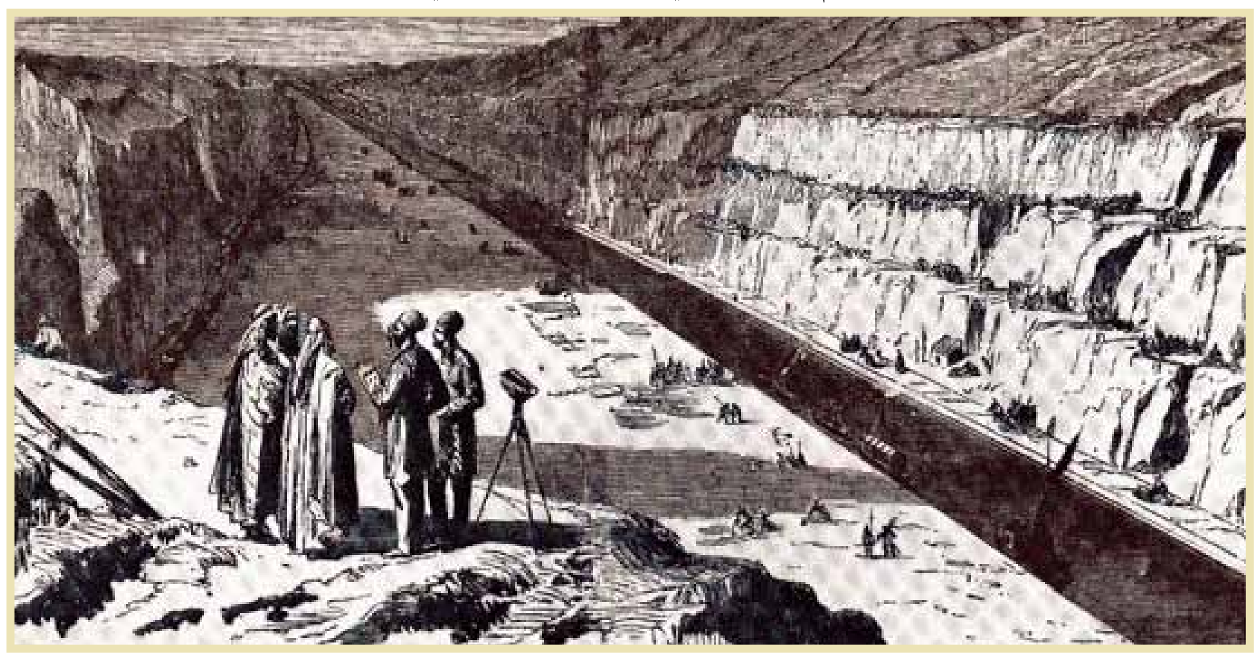
صعوبات البداية

بدأ العمل في الورشة عند بحيرة شاطئ بورسعيد في المكان الذي اختير ليكون مصبًّا للقناة في البحر المتوسط. وتوضح دراسة سنوات العمل الأولى في الورشة مدى سوء تقدير صعوبة عملية حفر قناة السويس، وتبرز أن المهامَّ متعددة، وكان لابد من تغيير في تقييم المشاكل المراد حلها، والتي تدور في قلب الصحراء. فقد أُطلق على بورسعيد اسم "صحراء معتقل كايين". وظهر بعد عامين مدى صعوبة التنفيذ؛ لعدم توافر البنية التحتية، فكان لابد من توفير الماء وطرق المواصلات، وخلق ظروف ملائمة لنقل الرجال والآلات والإقامة.

كانت مشكلة توفير الماء العذب أهم المشاكل التي ظهرت عند التنفيذ، وتم مواجهتها وإيجاد الحلول المناسبة لها. فقد كان أول شاغل للرجال الذين أقاموا في الخليج هو إيجاد حل لمشكلة الماء العذب اللازم للحياة، فَتم حصر الآبار وشراء أجهزة لتقطير الماء تدار بالبخار، ولكنها كانت تستهلك كثيرًا من الماء. وتم التعاقد مع محمد الجيار مالك قوارب مشهور في بحيرة المنزلة وتعهد بتوصيل المياه بالقوارب إلى المعسكر. وكانت تصل المياه أيضًا من الإسكندرية بالسفن إلى بورسعيد، وتم بناء رصيف عائم مؤقت في عرض البحر يصل إلى الشاطئ؛ بواسطة حاجز من الطوب، ولكن حالة البحر كانت تحول دون رسو السفن البخارية؛ لغياب الأرصفة فحدثت حالات غرق وضياع للمعدات.



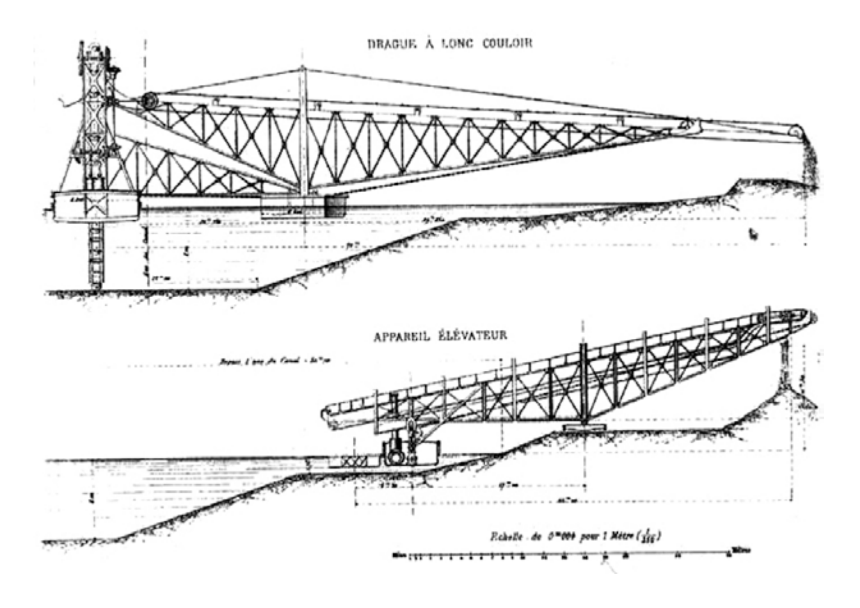
استخدام أحدث الآلات في ذلك العصر لتنفيذ العمل في القناة.



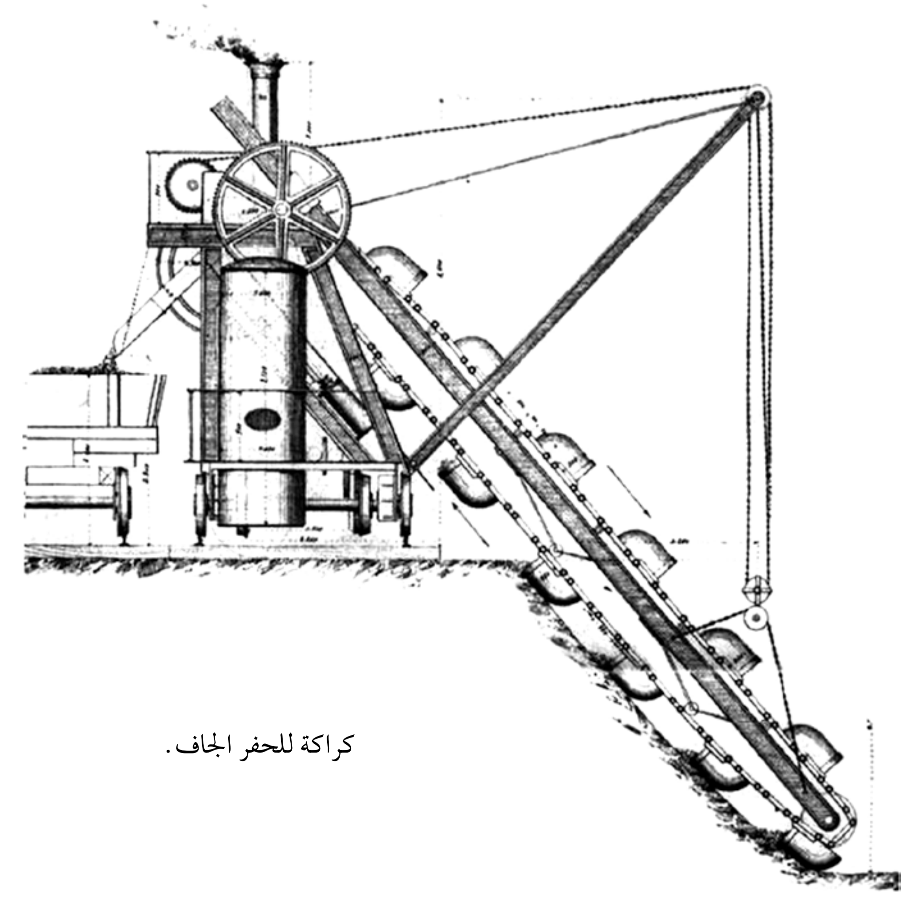
العمال أثناء العمل في حفر قناة السويس.

كان توفير الماء ضرورة لسير العمل وحياة العاملين، وقد تم في بداية الأشغال إهمال المقاول هاردون حفر ترعة الماء العذب (وهو ممر مائي، عبارة عن تحويل لماء النيل يبدأ من القاهرة ليتصل بالقناة مزودًا في طريقه مركز الخليج ثم السويس فبورسعيد)، على عكس ما كان مقررًا في المشروع التمهيدي. واتفق المقاول مع رئيس الشركة على حفر مجرى ماء بين بورسعيد والتمساح، واستخدام أجزاء من قناة قديمة موجودة، رأى أنها أسرع وأقل تكلفة من تنفيذ ترعة الماء العذب.

وسوف نرى عندما تولى فوازان منصب مدير عام الأشغال الجديد – أنه اهتم بتنفيذ ترعة الماء العذب بين القاهرة والوادي والسويس، وكذلك إنشاء شبكة مواسير من الزهر وخزانات، واستبعد بالتدريج توصيل الماء العذب عن طريق صناديق تنقل في قوارب من دمياط، أو براميل سعة ٦٠ لترًا تنقلها الجمال عبر الصحراء.



كراكة بذراع طويل.



كراكة للحفر الجاف.

فشل المقاول "هاردون" في إدارة الورشة

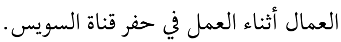
تم التعاقد مع المقاول ألفونس هاردون لتنفيذ المرحلة الأولى من الأشغال بنظام المنتفع؛ أي أن يلتزم بتنفيذ الأعمال بأسعار الوحدات التي حددتها اللجنة الدولية، وتقدر أرباحه بنسبة ٤٠٪ من المكاسب التي يستطيع تحقيقها فوق التقديرات. وقد ساهم المقاول بثروته في الاكتتاب الذي افتتحه ديليسبس، وسوف يحفظ له رئيس الشركة هذا الجميل.

تم تكليف مهندسَي الوالي: لينان دي بيلفون وموجيل، اللذين حررا المشروع الأولي لضمان إدارة الورشة. وقد عمل الاثنان معًا في ورشة سد نهر النيل، ولكن تفاقم الصراع بينهما عندما انحاز ديليسبس إلى جانب موجيل، وعينه مسئولاً عن إدارة أشغال الخليج، وانسحب لينان دي بيلفون الذي كان يفكر في مشاريع لحفر القناة منذ الأربعينيات من القرن التاسع عشر.

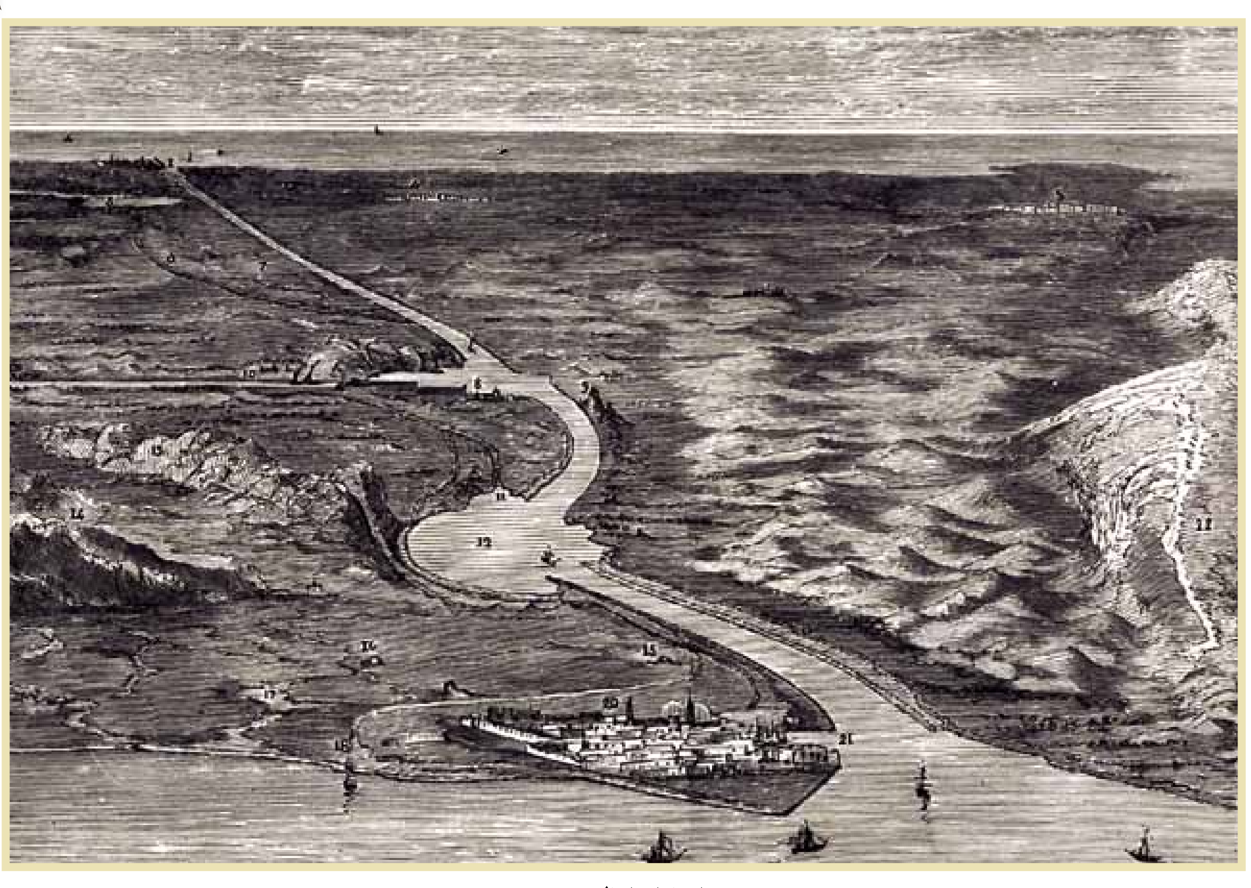
تم توزيع الأدوار وتنظيم العلاقة بين العاملين بالشركة وعمال المقاول هاردون، لكن التطبيق كان بعيدًا عن احترام النص؛ فقد تم التعاقد بشكل يترك للمقاول حرية المبادرة المطلقة تقريبًا في تنفيذ الأشغال وإدارة أموال الشركة، وساد الارتجال في العمليات الأولى، ولم يكن المقاول يحترم دفتر الشروط، ومع ذلك كان يسانده رئيس الشركة؛ فظهر الخلاف في وضح النهار بين موجيل مدير الأشغال ومعاونه مانتو (Montaut) رئيس الإدارة المركزية، واتضح أن المقاول تعاقد سرًّا مع موجيل بأن يمنحه ٥٪ من الأرباح التي تحققها الإدارة. وأصبح موجيل بشكل ما شريكًا للمقاول بدلاً من أن يقوم بمراقبة أعمال المقاول لصالح الشركة. واستقال مانتو، وكشف عن السبب الحقيقي لقراره في رسالة لصديق له: "أعتقد أنه لابد أن تتخلص الشركة - مهما كان الثمن - من موجيل، وحبذا لو استطاعت الشركة إلغاء عقد هاردون والتخلص أيضًا من هذا المقاول، فإن هذا في ظني سيكون أفضل".

شهدت السنتان الأوليَان ارتباكًا شديدًا، وتراكمت الصعوبات، وتشابكت واختلطت مشاكلِ الأشغال بمشاكل أخرى؛ مثل الإقامة في الصحراء وإرسال المؤن ونقص الأيدي العاملة وعدم توافر الكفاءات، بالإضافة إلى الاختلاسات التي كان يقوم بها بعض المتعهدين. وقد أدى عناد رئيس الشركة فرديناند ديليسبس وعدم تراجعه عن مبادراته – إلى بقاء الحال على ما هو – إلى أن اتخذ بنفسه قرارًا بتسليم أمور الورشة إلى فوازان مهندس الطرق والكباري، الذي جمع أهم السلطات الخاصة باتخاذ القرار، فتحسنت الأمور.

وفي أغسطس ١٨٦١م تم فصل موجيل ومنحه مكافأة، وشغل فرانسو فيليب فوازان – مهندس الطرق والكباري – منصب موجيل مؤقتًا قبل أن يتم تعيينه رسميًّا مديرًا للأشغال في ١٥ إبريل ١٨٦٢م.



العمال أثناء العمل في حفر قناة السويس.



بانوراما قناة السويس.



العمل في حفر القناة.

دور "فوازان" في إدارة ورشة قناة السويس

بدأت مرحلة جديدة في عملية حفر القناة تحت إدارة فوازان، وشدد الرقابة على أعمال المقاول هاردون. وكان هناك استنكار جماعي لتجاوزات المقاول العامّ، نذكر منها:

- جاء إلى مصر بعمال أوروبيين مع أسرهم، ووعدهم بشروط مميزة، ثم دفع لهم أجورًا أقل بكثير مما صرح به. كما جاء بحرفيين قام بتسريحهم عندما لم تتوافر المواد اللازمة لعملهم.
- كان يُسِيءُ معاملة الفلاحين؛ مما يفسر حالات الهروب في الورشة وفي حفر الجسر – العقبة الرئيسية في مسار القناة البحرية.
- كانت توزع حصص يومية من الطعام والشراب للعمال، وكان المقاول يحقق له ربحًا على الوجبة اليومية.

تدهور المناخ في الورشة

تدهورت العلاقات بين العاملين في حفر قناة السويس بسبب: ضعف الأجور، واستخدام الفلاحين في أراضٍ وعرة دون تزويدهم بالمعدات. وإعطاء الفلاحين فرنكات لا يعرفون قيمتها بدلاً من العملة المصرية. كما أنه لا تصرف الأجُور لمن يترك العمل لظروف عائلية قبل نهاية المدة. بالإضافة إلى تدهور العلاقات مع المهندسين وهبوط عزيمتهم. والارتجال وعدم القيام بدراسات أولية، مثل طلب آلة بخارية من شركة هولندية أعلنت إفلاسها، وكانت هناك صعوبة لاسترداد المبلغ.

وقد وصف مانتو المقاولَ في رسالة لصديق يشكو له فيها قائلاً: "إن لم يتغير أسلوب المقاول تغيرًا كاملاً، ويتخلَّ ديليسبس دون تأخير عن بعض الجشعين المرتبطين به؛ فإن العمل سوف يتعرض بشدة للفشل، ولن تسمح لنا ضمائرنا البقاء مكتوفي الأيدي ومنزوعي السلاح؛ نشاهد هذا العمل الرائع اليوم فريسة لنزوة مقاول غير قدير بمقتضى عقد مستحيل".

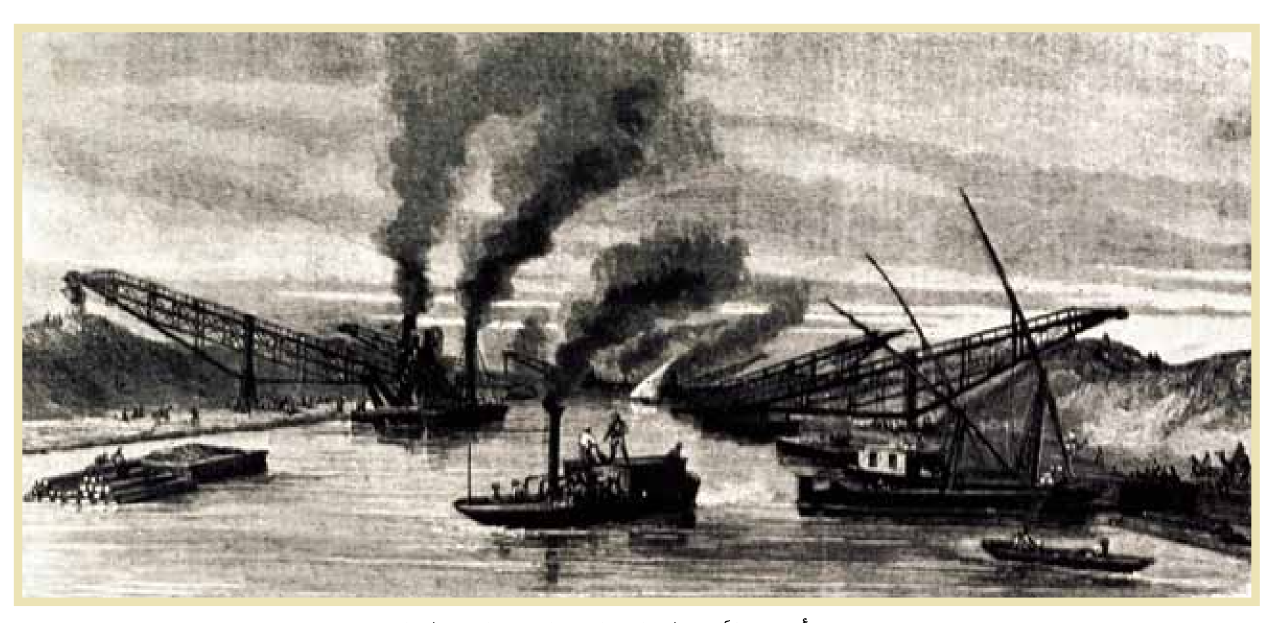
كان لابد من عرض صعوبات البداية؛ لتقدير ما تم من تحديث وابتكارات، جعلت من شركة قناة السويس شركة حديثة.



ورشة بورسعيد

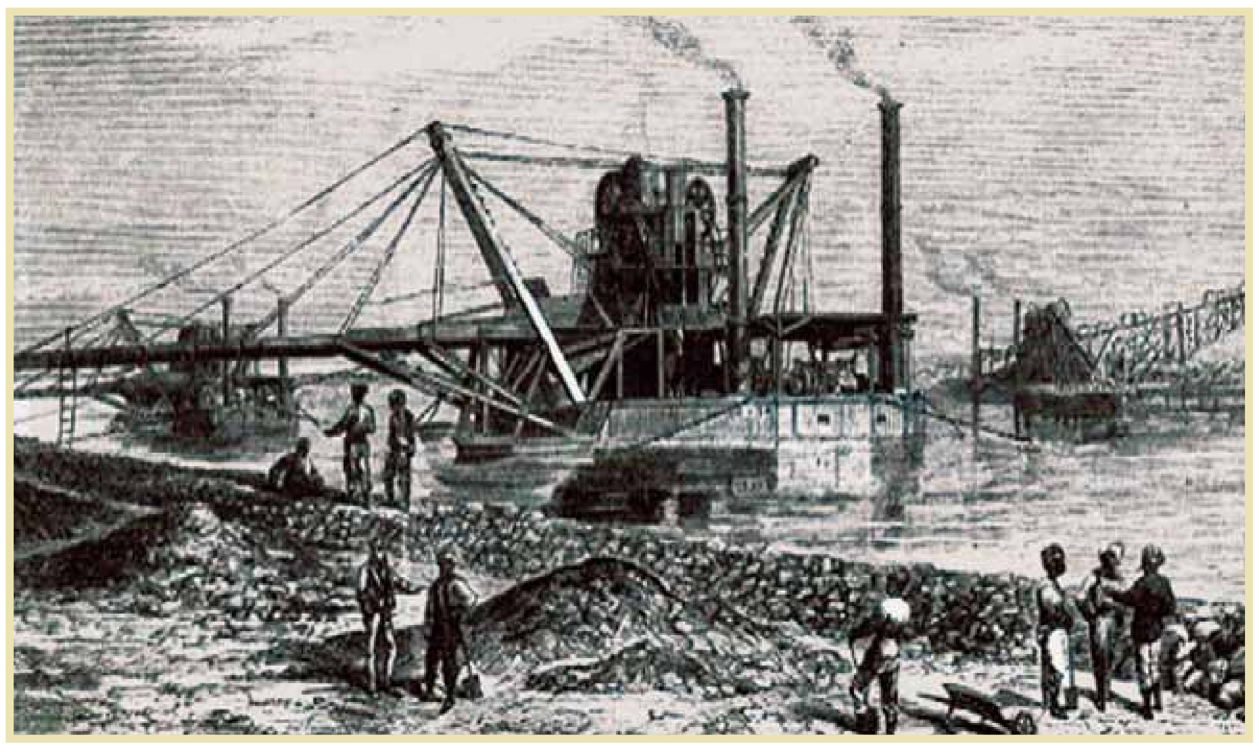


العمل في حفر القناة

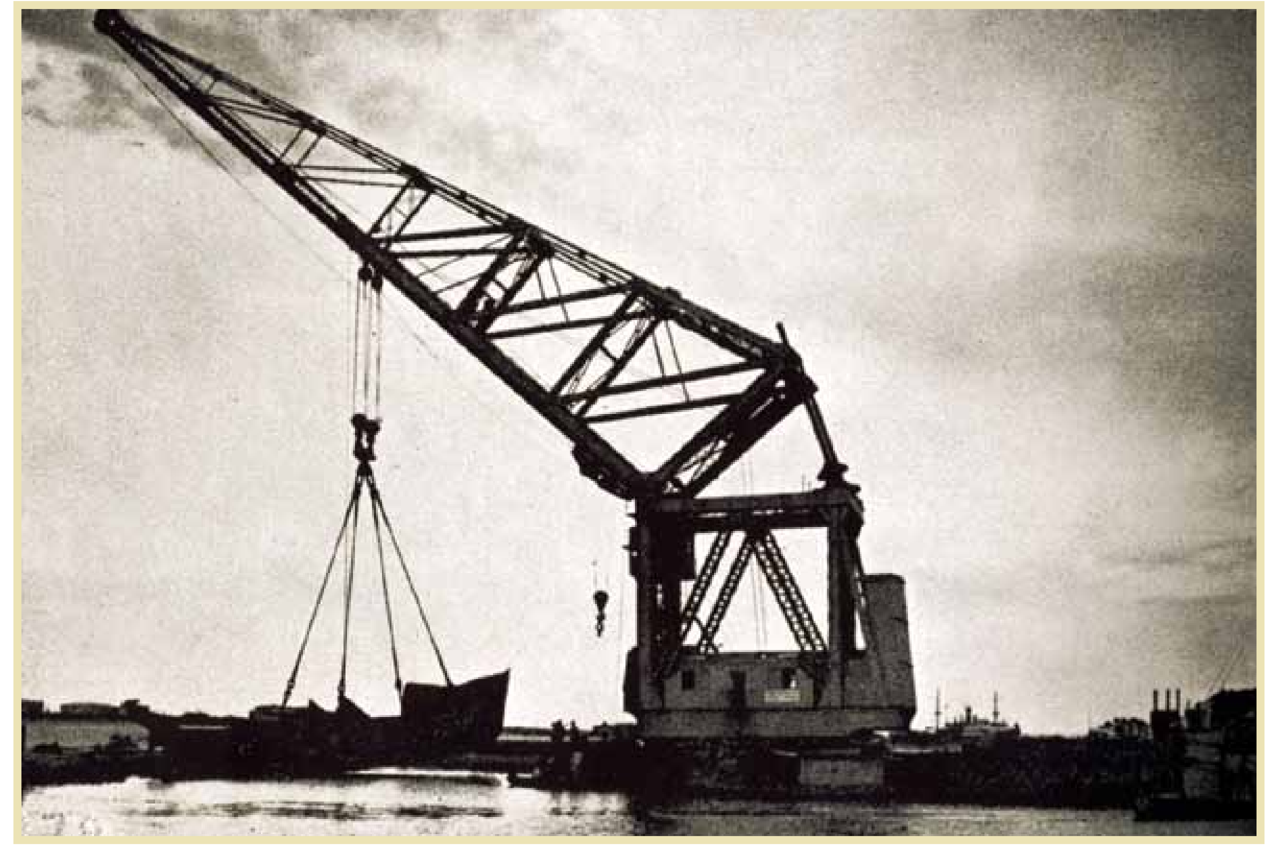


استخدام أحدث الآلات في ذلك العصر لتنفيذ العمل في القناة.

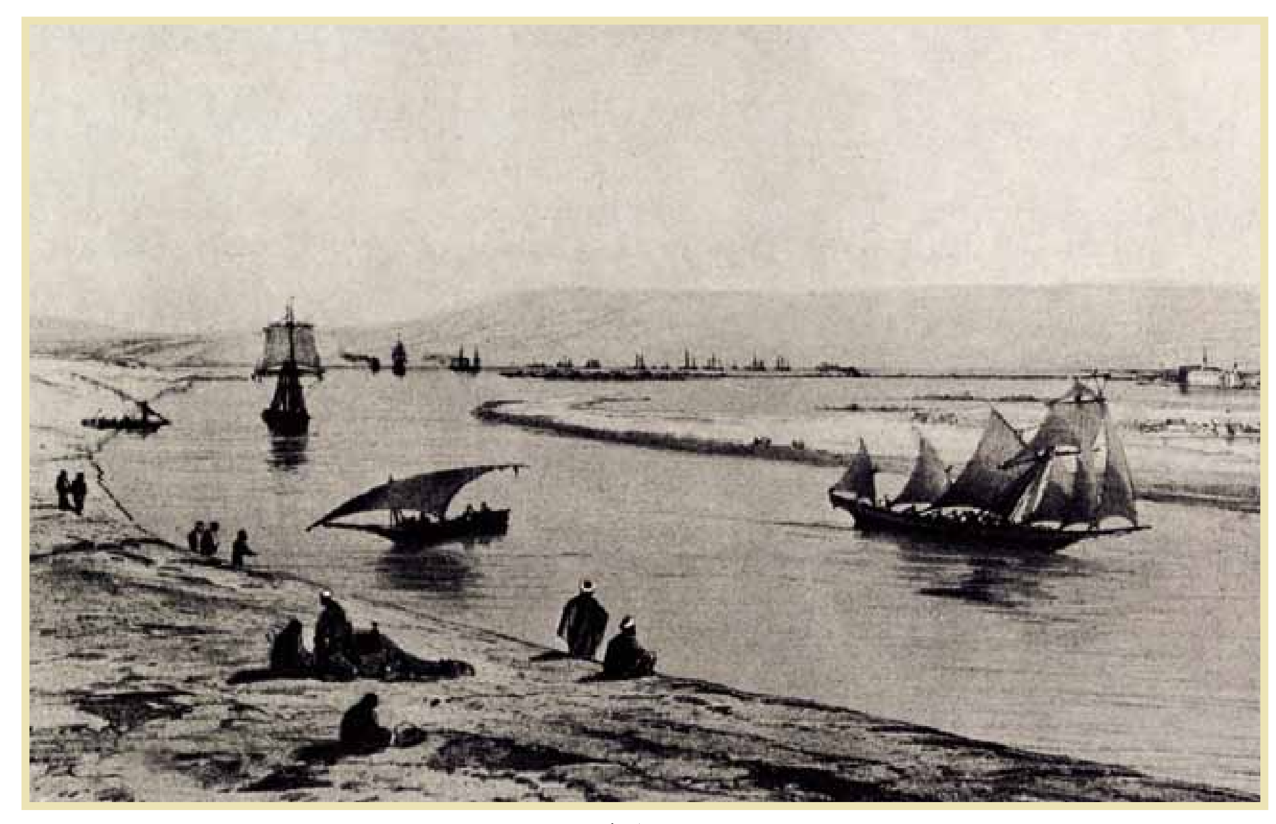




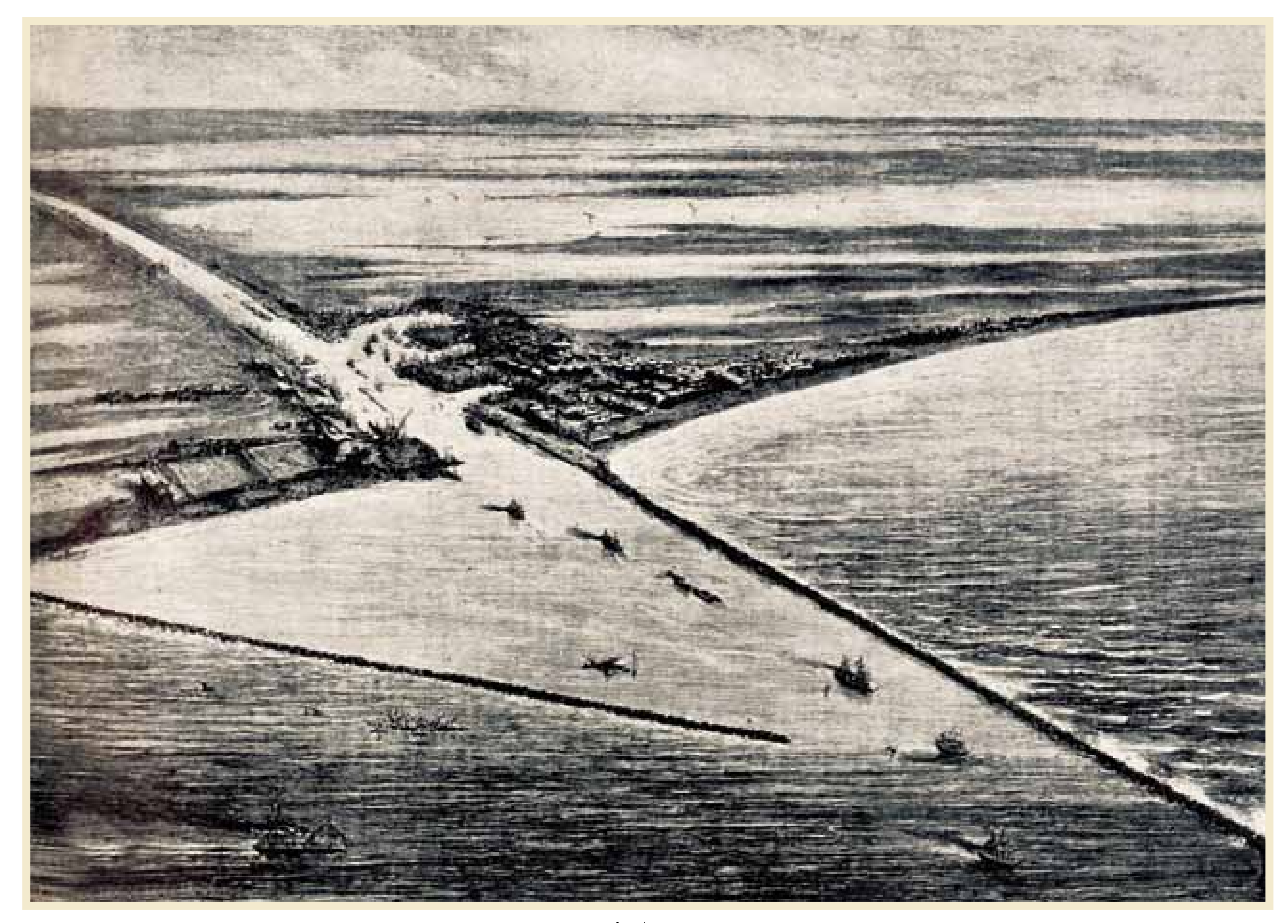
العمل في حفر القناة.



الونش العائم حمولة ١٥٠ طن.



بورتوفيق عام ١٨٦٩.

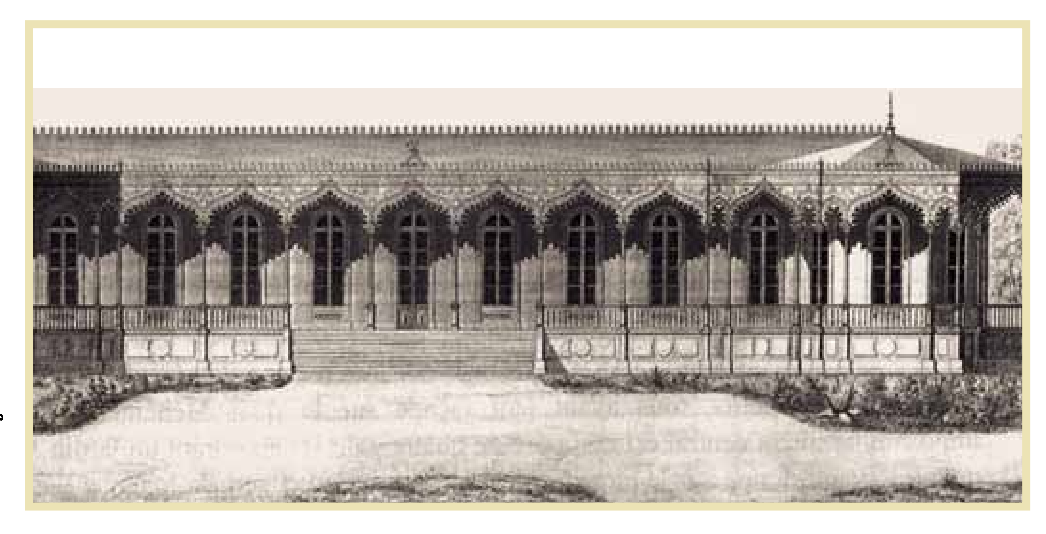


بورسعيد عام ١٨٦٩.

حركة الملاحة ومرور السفن بقناة السويس.



منظر للسفن في ميناء السويس.



مبنى إدارة قناة السويس.

التنظيم الإداري الحديث

إن أي ابتكار له وجهان؛ وجه فني ووجه آخر تنظيمي. وقد عرفت مصر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر التنظيم الإداري الحديث المطبق بفرنسا؛ فقد تأسست الشركة العالمية لقناة السويس البحرية على شكل شركات السكك الحديدية والطرق والكباري الفرنسية، وكانت الشركة مكونة من ثلاثة عناصر، هي: الإدارة المركزية في باريس، والوكالة العليا في الإسكندرية، وإدارة الأشغال العامة في الخليج.

وضع فوازان مدير الأشغال الجديد التنظيم الجاري في شركات السكك الحديدية، وفرض تدريجيًّا نموذج الإدارة الفرنسية، وكانت رغبة "فوازان" في إبقاء جميع الإدارات التي لها علاقة بالأشغال تحت سلطته؛ ليراقب ويسيطر على العملية بجملتها، وأصبح بصفته الوكيل الأعلى – الممثل الوحيد للشركة بمصر، وهو نفس الوضع الجاري في مثل نفس الفترة في شركات السكك الحديدية. وتظهر هنا بجلاء خطة تنظيم الإدارة لعام ١٨٦٣م.

ويمكن أن نقول: إن عملية حفر القناة شهدت حملة فرنسية جديدة ولكن هذه المرة من الحاصلين على مؤهلات خريجي المدارس العليا متعددة التقنيات ومدرسة المناجم والمدرسة المركزية للفنون والصناعات وهيئات الطرق والكباري ومن لهم خبرات فقد تم حصر ما يزيد عن ١٠٤ مهندسين في شركة القناة و٢٣ فنيًّا في شركة المقاولات، بالإضافة إلى ٤٠ من الفنيين، جذبهم جميعًا العمل في مصر، التي أصبحت متقدمة بفضل هذه الاختراعات ومشاركة سواعد العمال المصريين.

تطبيق ومناهج فعالة

توفي محمد سعيد باشا في ١٨ يناير ١٨٦٣م، ولم يكن الخديوي إسماعيل على صلة وثيقة بديليسبس، وكان من الصعب التأثير عليه. وعندما تولى فوازان إدارة الأشغال العامة طبق المناهج ومبادئ التنظيم الإداري المتبع في وزارة الأشغال والطرق والكباري الفرنسية، وذلك لحساب شركة خاصة. وقد كان فوازان صاحب هذه النقلة وقد ساعده الموظفون القدامى الذين تم ضمهم واجتذابهم للشركة. وتدل النتائج التي حصل عليها على فاعلية المناهج التي طبقتها الإدارة، وعلى قدرتها على التغلب على اختلال النظام في بداية عمل الورشة.

وقد جعل هذا التنظيم الجديد من شركة قناة السويس مؤسسة حديثة تشمل وحدات عمل كثيرة ومتباينة، وتدار بواسطة نظام تراتبي. وصار فوازان يمثل أعلى رتبة في التسلسل الإداري، وله البت في كل المسائل الفنية والإدارية، ورئيس شئون الأفراد، ويدافع عن مصالح الموظفين ومراقبة أنشطة المقاولين، والإشراف على إعداد الصفقات، والحفاظ على الآجال؛ فهو الوسيط بين الموظفين والمقاولين، ورئيس الشركة والمقاولين.

وعندما شغل فوازان منصب الوكيل الأعلى أصبح الممثل الوحيد للشركة في مصر، وأمسك بيده زمام الورشة. وكان يبحث المنازعات بين الشركة والحكومة المصرية وكسب ثقة الخديوي الذي منحه لقب بك، مع أنه لم يكن مصريًّا ولا موظفًا في خدمة مصر.

وظهر بعد عامين مدى صعوبة التنفيذ؛ لعدم توافر البنية التحتية فكان لابد من توفير الماء وطرق المواصلات، وخلق ظروف ملائمة لنقل الرجال ونقل الآلات، والإقامة.

إدارة حديثة في ورشة القناة لتشجيع الاستثمار

عمل فوازان على خلق الظروف المغرية لجذب الشركات الصناعية والتجارية؛ للاستقرار في الخليج والتخلص من التكاليف الباهظة؛ فمثلاً إلغاء أسطول السفن الذي تملكه الشركة والمكون من ٣٢ قاربًا، والذي كان يقوم بخدمة بحرية منتظمة بين الإسكندرية وبورسعيد. أصبحت السفن ترسو في بورسعيد بدلاً من الإسكندرية.

وتم إقامة وكالة في مرسيليا، وتشجيع السفن على أن ترسو في ميناء بورسعيد. واقتصر بعد ذلك نشاط الشركة في مجال الموانى على الإشراف على أعمال بناء الأرصفة الممتدة في البحر ومنارة بورسعيد.

ورغم أن الشركة لم تكن تهتم بتموين المواد الغذائية فإنّ فوازان دوّن جدول الأسعار الجارية، وراقب تطورها، وعرف مصدر الزيادة بدقة. وتسعى هذه الدراسة إلى رفاهية العاملينَ. والهدف من إنجازها إقناع أعضاء لجنة الإدارة بوجود ظروف مالية صعبة، والإبقاء على مكافأة غلاء المعيشة.

عمل فوازان في عام ١٨٦٣م على اللجوء إلى قطاع الصناعة الخاص فيما يتعلق بجميع الأعمال الثانوية، وجذب الشركات الصناعية والتجارية للاستقرار في الخليج ومساعدتها، وكان على موظفيه التفرغ للإشراف ومراقبة الأعمال. ثم



قام بإلغاء الأسطول الذي تملكه الشركة والمتسبب في النفقات الباهظة، وكذلك إلغاء هيئة الملاحة ونقل رسو السفن إلى بورسعيد بدلاً من الإسكندرية. وأصبح ميناء مرسيليا مفترق طرق المواصلات إلى الخليج. وتصل المؤن عن طريق شبكة سكة حديد باريس – ليون — مرسيليا، وكانت هناك وكالة بمرسيليا. وتم الانتقال من نظام الاحتكار في مجال المؤن إلى التجارة الحرة؛ فقد قامت شركة القناة بإلغاء الاحتكار ١٨٦١م، وفتح أبواب المخيمات أمام حرية بيع المنتجات وإلغاء ٧٪ كانت تحصلها شركة المقاولات عن جملة إيراد التجار. وشجعت الإعفاءات الجمركية، وتم إنشاء شبكة مخازن لسهولة التموين. واختفت مع انتشار التجارة الحرة في الخليج.

إدخال المحاسبة في مصر

كانت هناك صعوبة في إدخال الحسابات في مقاولات هاردون، ورغم أن نظام الحسابات جديد في القرن التاسع عشر، ولم يكن يطبق سوى في الأشغال العامة وشركة سان جوبان، فقد تم تطبيقه في ورشة قناة السويس؛ لتنظيم أعمال الورشة ومعرفة سعر التكلفة وأثمرت عن نتائج ممتازة. وتعتبر ورشة قناة السويس من أولى الشركات التي أدخل فيها المحاسبة بعد وزارة الأشغال الفرنسية. وكانت مستندات ورشة قناة السويس مطابقة أو شبه مطابقة لمستندات التنظيم الإداري؛ من ناحية البيانات المدونة وشكل الملفات والجداول، كما استخدمت الشركة نماذج خطوط السير (الرسوم البيانية والهندسية)، التي تتيح بمجرد إلقاء نظرة على حالة التقدم التدريجي في تنفيذ الحفر. وهكذا تكون قد ابتكرت الشركة واحدة من لوحات القيادة، إن لم تكن قد ابتكرت أولى اللوحات لمتابعة الأعمال.

ونسأل: هل كان من الضروري فرض محاسبة متطورة ودقيقة إلى هذه الدرجة؟

إن تنظيم ورشة على مساحة ١٦٠ كم في قلب الصحراء يعد مراهنة مستحيلة. وقد ساعدت البدايات الصعبة على اتخاذ التدابير اللازمة لذلك، وظهرت المحاسبة وكأنها إجابة لتحدي إدارة جديدة، ووسيلة لإنهاء الفوضى السائدة. وقد استلهم مناهج المحاسبة التي استخدمتها شركة قناة السويس من المناهج المتبعة في إدارة الأشغال العمومية.



ورشة رصف بقاطرات وبغال.

ترعة الماء العذب.

ونش لحمل الكتل.

التنظيم الصناعي

في ورشة صنع الكتل الاصطناعية، تعتبر ورشة كتل الأسمنت الموجهة إلى أرصفة بورسعيد وحدة خاصة على مستوى الطبيعة والمحاسبة.

التنظيم الصناعي في إنتاج الورش:

تصل المواد الأولية من رمل وجير إلى موقع بالورشة، وتخرج من موقع آخر على شكل قوالب جاهزة للغطس، بعد أن تعرضت لسلسة من التجهيزات المنهجية دون ضياع أي جهد. وتحقق القضبان الحديدية استمرارية عملية تطوير التصنيع. وتوجد رافعة لتحميل الكتل. كما توضع معايير قياسية يتم مراقبتها دوريًا، وتستخدم كمؤشرات للعمل والإنتاج؛ ففي ورشة حاجز أمواج بورسعيد يقوم مراقب الشركة بتدوين أيام العطل، وعدد الماكينات العاملة، وعدد الكتل المصنعة، وعدد الكتل الغاطسة.

آلات مبتكرة ومواد جديدة

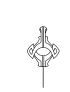
بحكم تفرد ورشة قناة السويس والظروف الخاصة أصبحت الورشة مكانًا لإجراء تجارب جديدة، وفرصة لاختبار تنظيم جديد، أو تركيبة مادة، أو جزء من آلة. وبمجرد الإعلان عن انطلاق العمل في ورشة قناة السويس لُوحظَ بفرنسا تجديدٌ فعليٌّ لنشاط المخترعين. وتؤكد دراسة الاختراعات التي سجلت لآلات الحفر والجرف أو نقل الأَتربة بين عام ١٨٥٥م وعام ١٨٦٩م – اهتمام المخترعين من ميكانيكيين وغيرهم وتعجلهم على تصميم آلة قادرة على أن تحل محل العامل بعربة اليد والمجرفة، ونشاهد أنها سجلت ذروتها في عام ١٨٥٩م.

إن الابتكارات التي برزت للوجود في ورشة قناة السويس إذًا تتعلق خاصة باستعمالات حديثة لبعض المواد، ولكن أيضًا بالتنظيم المكاني وبميكنة الورش. أما عنصر تكرار الحفر وافتراض غياب الأيدي العاملة فقد مكّن من عملية دخول الآلة فعلاً إلى قطاع الأشغال العامة.

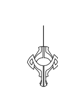
كما أن الظروف الخاصة لهذه الورشة، وخاصة الأتربة الضخمة، دفعت المقاولين إلى إحكام وضبط طرق قديمة وتحسين ماكينات موجودة، بل أيضًا خلق أجهزة غير معروفة تمامًا، بل القيام بأضخم تركيز لمعدات الحفر التي لم يعرفها العصر. وكذلك تصميم استخدام البخار والمعدن من حديد وزهر وصلب. فقد تم تصميم عدة ماكينات خصيصًا للعمل في شق القناة؛ مثل الحفارة بقواديس التي صممها كوفرو، وهي حفارة على الجاف حلت محل الأساليب التقليدية لعمال الحفر بعربات.

وتم عرض نماذج لهذه الآلات التي استعملت لأول مرة في المعرض الدولي بباريس في عام ١٨٦٧م. ووصفها مهندس من هيئة الطرق والكباري معبرًا عن إعجابه: "تشمل هذه المعدات اليوم أقوى الآلات التي لم تستخدم بعد في أشغال الحفر".

اختيار الشركات المقاولة



رغم التحسينات ظلت النتائج المتعلقة بالأشغال دون المستوى، وفشلت جهود الشركة في تصميم آلات الحفر. وكان رأي فوازان اللجوء إلى شركات كبرى – هو الوسيلة الوحيدة الكفيلة بتوفير ضمان حقيقي، سواء فيما يتعلق بالمواعيد أو التكاليف. وتم تقسيم الورشة إلى مناطق متناسقة حسب طبيعة الأشغال وتفضيل العقود بالمقاولة. كما تم إعداد قوائم بالمقاولين، خاصة الفرنسيين والإنجليز الذين اشتهروا في الأشغال العامة الكبرى، ووقع الاختيار على الإخوة دوسو (Dussaud) شركة مقاولات عالمية – لتستغل مهاراتها على شواطئ البحر المتوسط للعمل في مرسى بورسعيد. وقام كوفرو بأعمال الحفر في عتيبة الجسر، وحفر مجرى مائي ضيق، وأحواض بورسعيد. كما أسند إلى بوريل ولافالي وشركائهما تنفيذُ بقية الأشغال التي لم تسند لأحد. وقد قامت هذه الشركة بالجزء الأكبر من أشغال الورشة. وفي يوم افتتاح القناة كان قد تم إنجاز ما يزيد على ٧٤ مليون متر مكعب من الحفر؛ قامت شركة مقاولات بوريل ولافالي بإنجاز أكثر من ¾ في ٥ سنوات، وتم تنفيذ نصفها في السنتين الأخيرتين.




خلق ظروف جديدة أو دولة داخل الدولة

بدأت أعمال ورشة حفر قناة السويس في صحراء رملية شكلت صعوبات شديدة. وعمل فوازان على خلق الظروف الإنتاجية، وإعادة تشكيل بيئة في الخليج تشبه إلى حد كبير ما يوجد بفرنسا، وتم نقل نماذج الإدارة الفرنسية إلى مصر، وتم تطبيقها في إدارة الإقليم وفي الحياة الاجتماعية.

أدرك مدير عام الأشغال أن الشئون اللوجستية التي أهملت في البداية جزءٌ لا يتجزأ من عملية شق خليج السويس. ورأى فوازان أن الشركة يجب أن تأخذ على عاتقها – بالرغم من أنه غير وارد في برنامجها – إقامة الإنشاءات الضرورية والتجهيزات التي تنقصها في الخليج، والعمل على إنشاء إدارة للخدمات بداخل الشركة؛ لإقامة البنية الأساسية.

أقام رواد الخليج الذين استقروا في بورسعيد تحت الخيام، وبعد ذلك شيدت لهم أكواخ من الخشب، استخدمها الجيش الفرنسي في الجزائر، وحلت محلها منازل متنقلة وشاليهات وأكشاك من الخشب المستورد بنفس المناهج المطبقة



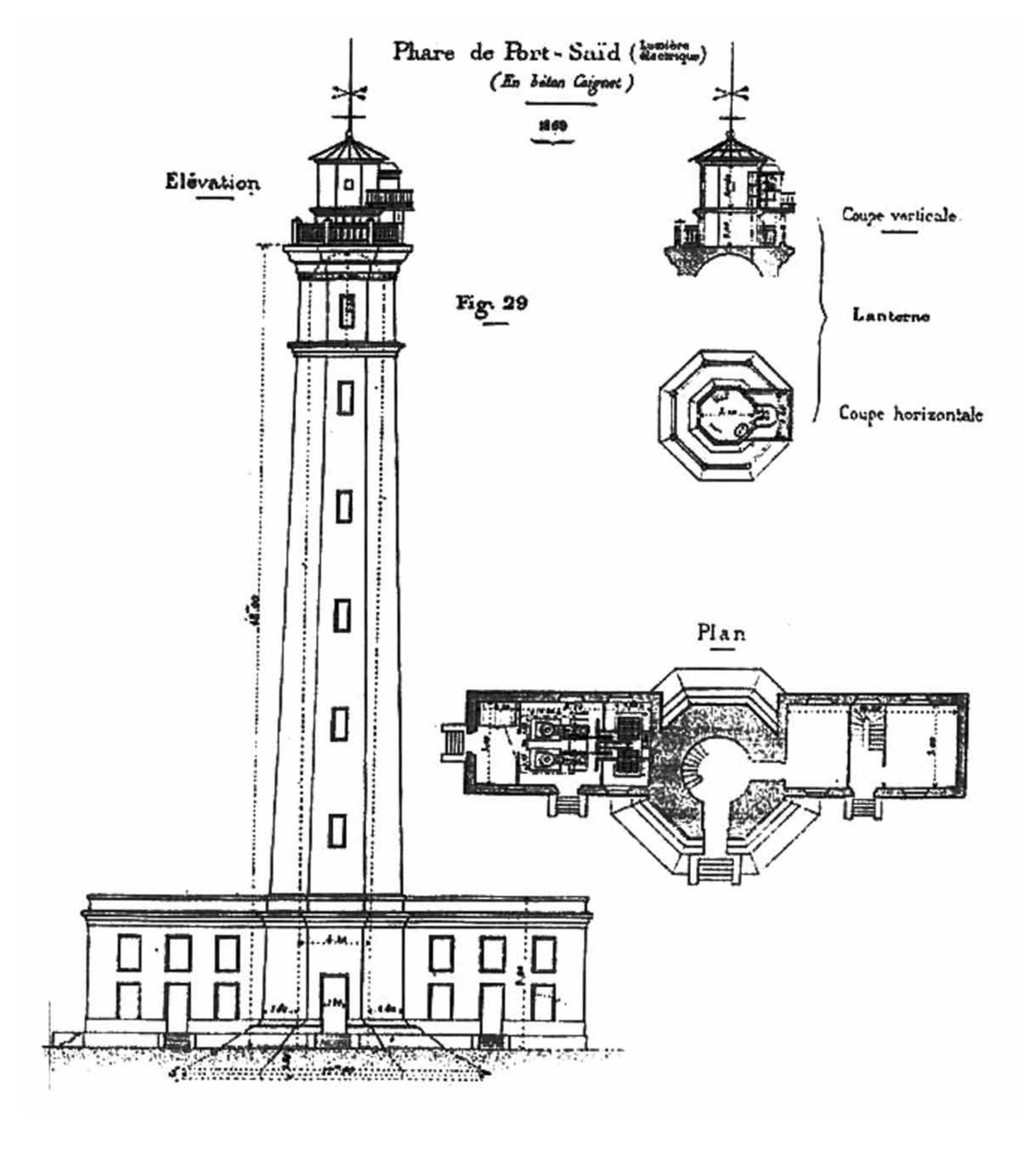
مسقط أفقى لقناة السويس من الطائرة.

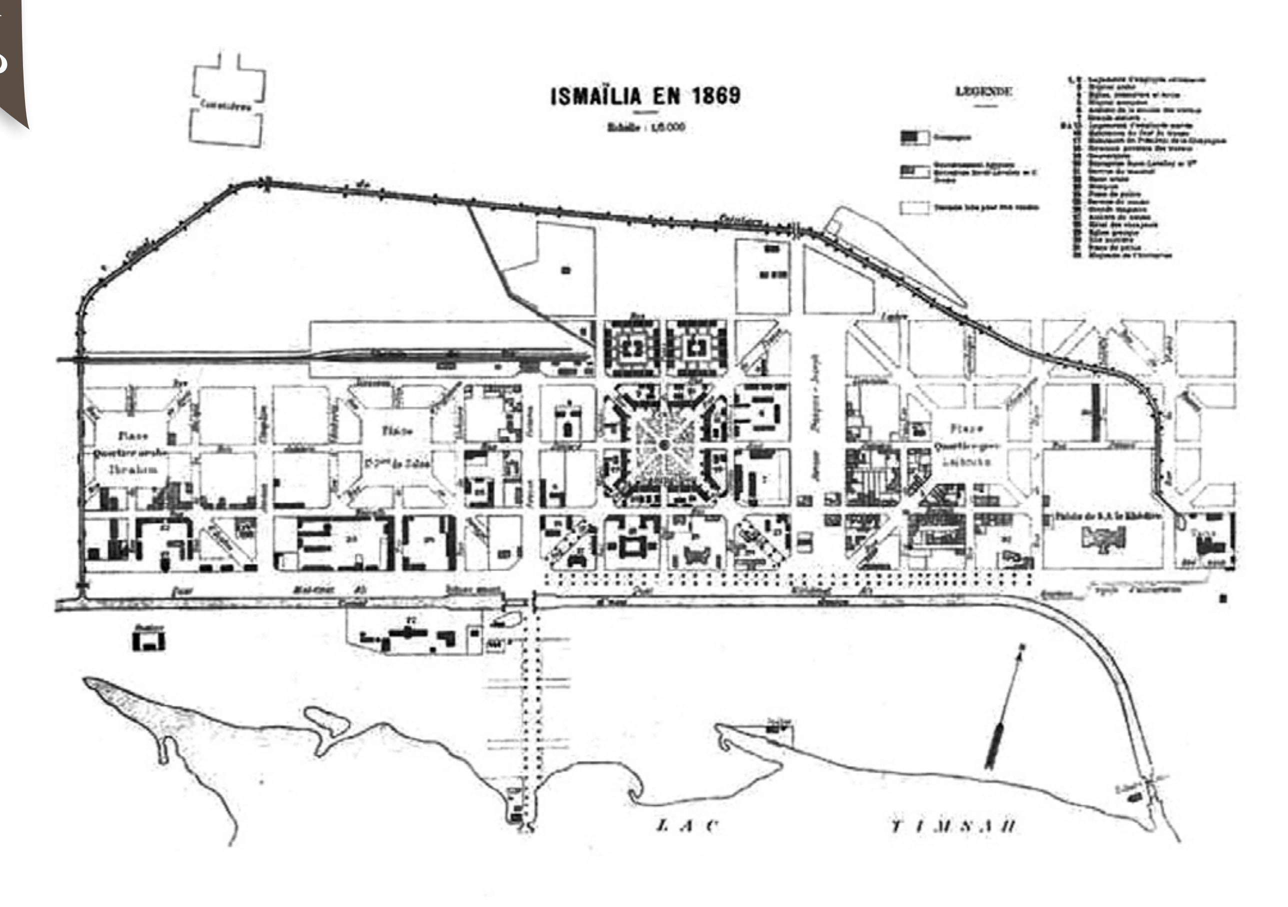
النقل والمواصلات

تخطيط المخيمات والرسومات

في إدارة الورشة: النظام والتناسق والمتانة والقضاء على المباني غير المتناسقة، والحرص على البعد الجمالي. ولتخفيض التكاليف حددت الشركة أنماطًا خاصة للمباني السكنية للعمال والمستخدمين، وتم استخدام المباني سابقة التجهيز وتوحيد مقاييس الإنشاءات.

ونجد الرسومات الهندسية لتطور مدينة الإسماعيلية وطراز المباني الذي يعبر عن ذوق المدير العام للأشغال وخرائط ورسومات هندسية توضح دور المكان وتنظيمه لتوفير الظروف الإنتاجية في إدارة الورشة.





الأيدي العاملة الحرة والسخرة

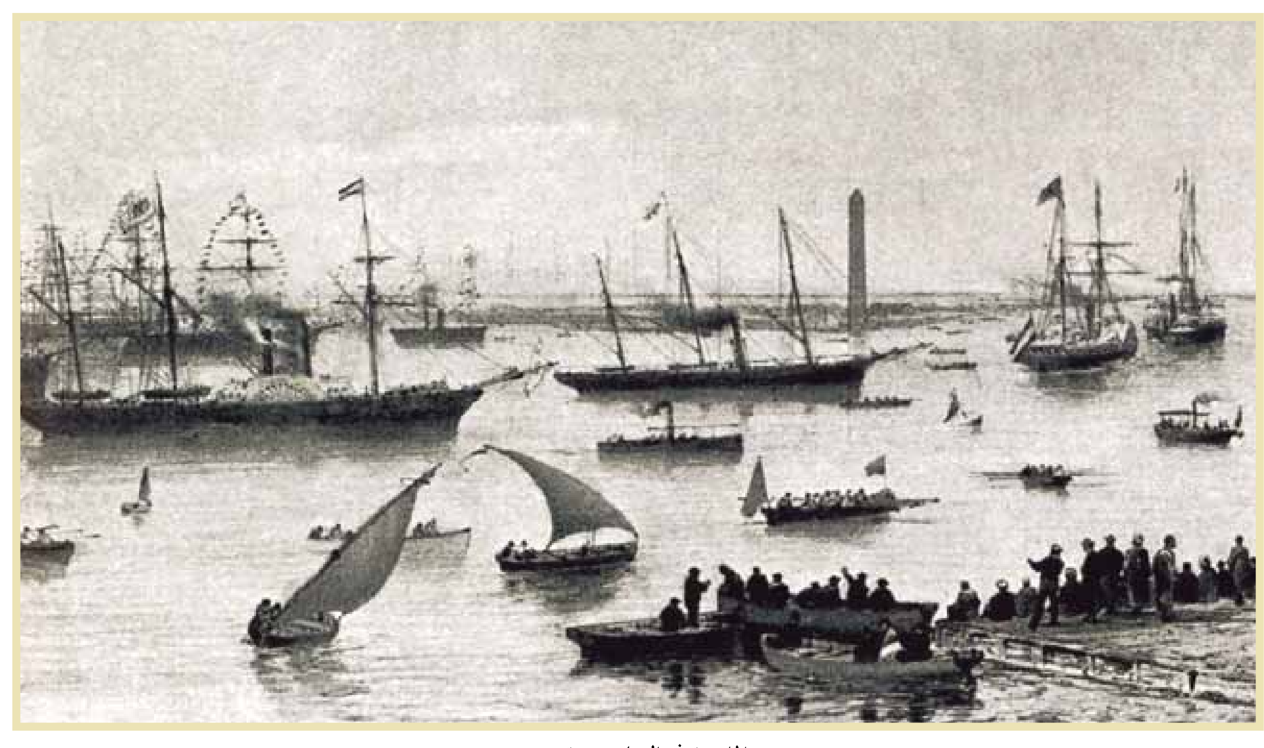
في بداية الورشة استخدمت أيد عاملة اختيارية وحرة من الصيادين من بحيرة المنزلة، وكان ذلك في صالح الدعاية التي نظمها ديليسبس لمواجهة تأثير ومعارضة إنجلترا للمشروع. أما عن موضوع السخرة فإن ممارسة السخرة كانت شائعة في ذلك العصر في مصر، ونأخذ مثلاً وهو حفر ترعة المحمودية في عهد محمد علي ١٨١٨م، وفي فرنسا منذ عام ١٨٣٦م حيث كان يكرس الفلاح الفرنسي ثلاثة أيام في الأسبوع لبناء الطرق القروية. في ذلك الوقت كان تحرير العبيد السود في أمريكا، وإلغاء العبودية في روسيا واستجاب السلطان لسحب المصريين من الورشة. وأرسل الخديوي نوبار باشا واقترح على الباب العالي بأن يقلل عدد الفلاحين من ٢٠ ألفًا إلى ٦ آلاف ويرفع أجرهم إلى فرنكين. ولما رفضت الشركة اضطر السلطانُ الحكومةَ المصريةَ إلى إلغاء عملية إرسال العمال الخاضعين للسخرة إلى الخليج كليًّا، وتدخل نابليون وفرض سياسة الأمر الواقع في التحكيم بأن تسدد الحكومة ٤٨ مليون فرنك تقدير الخسائر، وانتهت السخرة في نهاية عام ١٨٦٤م. ولكن في الواقع استمر اللجوء إليها في بناء خط سكة حديد القاهرة/ الخرطوم، وتنفيذ ترعة الماء العذب عندما وقع على الحكومة قرار حفرها بدلاً من الشركة.

وكانت إرادة الخديوي بأن تكون القناة مصرية، ولذلك قرر الخديوي تشغيل العمالة المصرية، وأصدر فرمانًا في ٦ يناير ١٨٦١م، الذي اشترط أن يكون أربعة أخماس العمال من المصريين؛ فقد كانت السلطات المصرية تخشى من احتلال أراضيها، وهو ما أرضى في نفس الوقت الأوساط الدبلوماسية لتجنب الصعوبات المادية والسياسية لتوافد عدد كبير من الأجانب،كما أرضى الحكومة العثمانية التي كانت تخشى من جانبها أن تساعد دولة أجنبية مصر على الاستقلال، وأخيرًا أرضى إنجلترا التي لم تكن تريد أن تطور فرنسا علاقاتها في مصر.

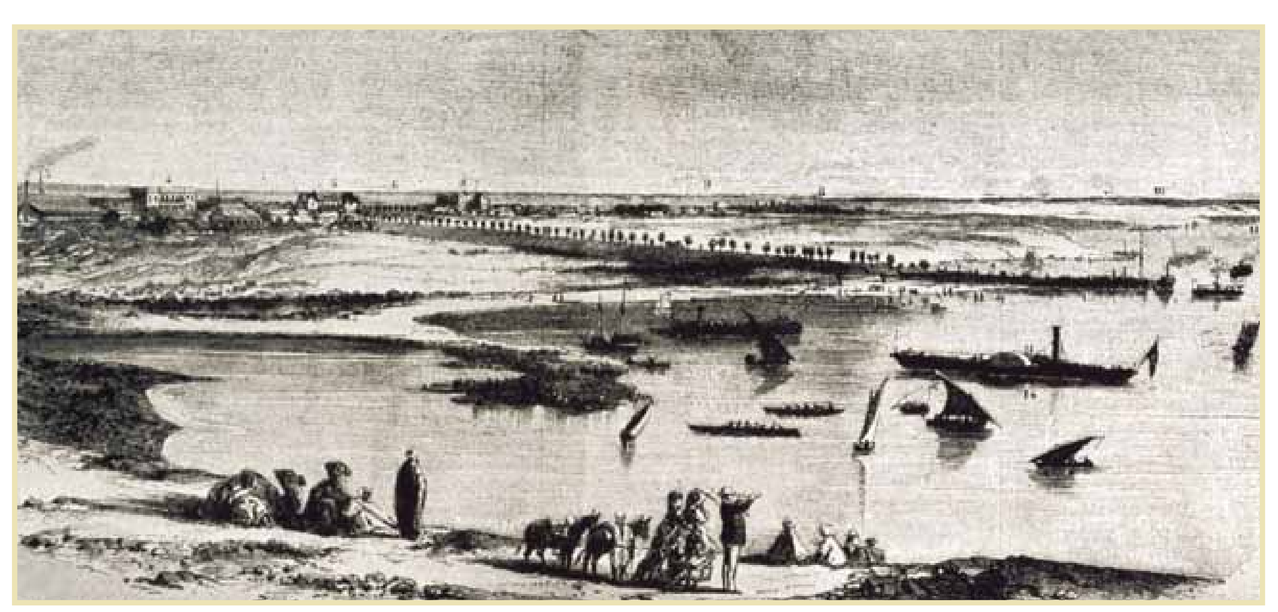
فقد كان الحصول على أيد عاملة مهمة صعبة، والاحتفاظ بها معجزة من المعجزات، وفشلت محاولات جذب العمالة الأجنبية، فمثلاً تم التعاقد مع رجال من جزيرة مالطا ودُفع لهم مرتب شهر مقدمًا، وبعد وصولهم إلى الإسكندرية رفضوا السفر إلى بورسعيد وهربوا. وكان هناك مشروع بإرسال صينيين إلى الخليج من ٥ آلاف إلى ٢٠ ألف عامل لمدة ٥ سنوات؛ وذلك لصلابتهم وقدرتهم على العمل الشاق، ولكن لم يتم الأمر. وقد كان الصيادون من بحيرة المنزلة أوَّل أفواج العمالة المستقلة، وقاموا بحفر ترعة؛ عرضها ٤ أمتار وطولها ٣٠ مترًا بطريقة تقليدية.

ولما تقدمت الأشغال طلب ديليسبس منذ عام ١٨٦١م من الخديوي ١٠ آلاف عامل شهريًّا، وبعدها ٢٥ ألفًا في السنوات التالية. ونظرًا لعدم توافر معلومات كافية تفترض الباحثة الفرنسية أن متوسط عدد الوفود من العمال هو ٢٠ ألفًا شهريًّا، وجملة العمالة في تنفيذ المشروع ٤٠٠ ألف عامل أو فلاح.

ويمكن عرض تكلفة الوجبة اليومية للعامل العربي؛ بما قد يناقض ما نعرفه عن سوء معاملة الفلاح في ورشة قناة السويس.



الملاحة في القناة بريشة ريو.



الإسماعيلية عام ١٨٦٩، رسم بالألوان المائية بريشة ريو.

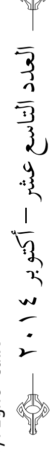




إحدى السفن في قناة السويس.

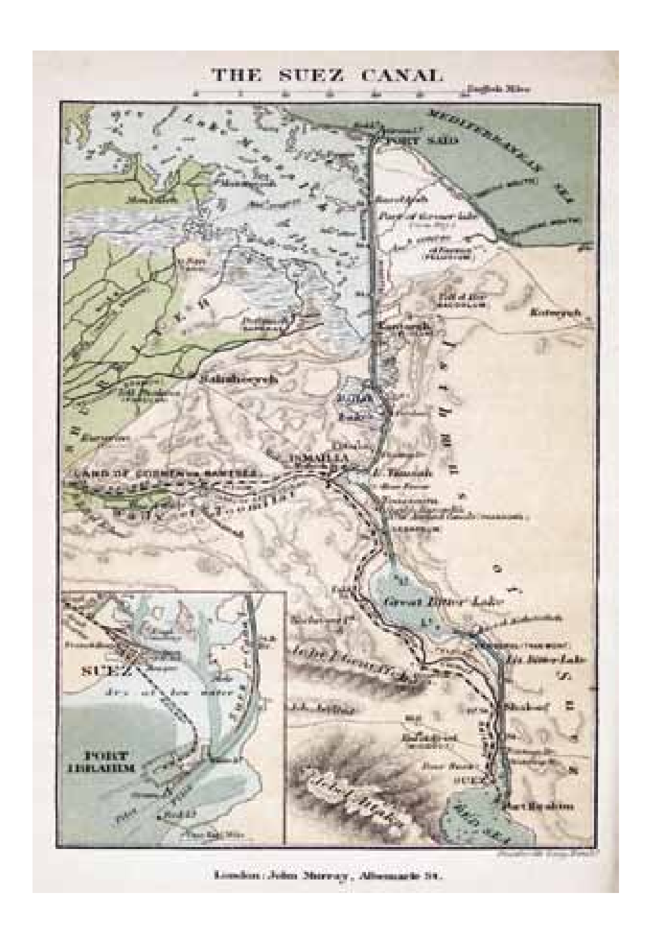


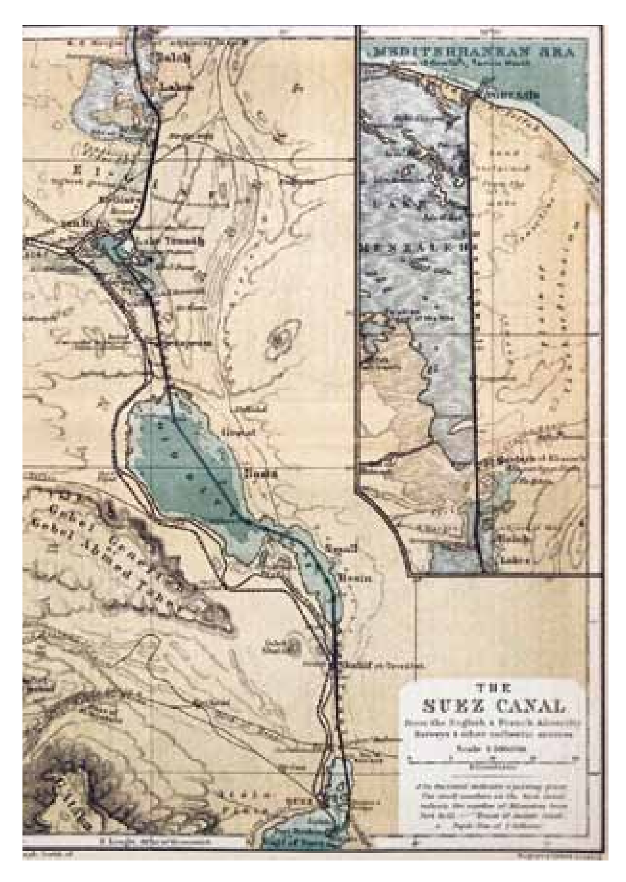
شركة قناة السويس ببورسعيد.





ورش الشركة على ضفاف بحيرة التمساح بالإسماعيلية.









تكلفة الوجبة اليومية للعامل العربي

مكونات الوجبة الغذائية الحصة اليومية	الوزن (بالكيلوجرام)	سعر الكيلو (بالفرنك)	سعر التكلفة	
			يوم الأرز	يوم العدس
بسكويت	٠,٥	٠,٣٥	٠,٢١	٠,٢١
أرز	٠,٣	٠,٥	٠,١٥	
عدس	٠,٣٧٥	٠,٢١	–	٠,٧٨
سمن (دهن عربي)	٠,١٠٠	١,٦٦	٠,١٦٦	٠,١٦٦
بصل	٠,٠٤	٠,١١	٠,٠٠٤	٠,٠٠٤
سعر تكلفة الوجبة			٠,٥٣ فرنكًا	٠,٤٥ فرنكًا

وعند مراجعة الأوزان اتضح أن المقاول هاردون كان ينقص أوزان الوجبة اليومية للفلاح أو العامل العربي.

نتائج مراجعة الكميات الموزعة

المواد الغذائية	بسكويت	أرز	دهن عربي	بصل
الوزن (جم) المفروض	٥٠٠	٣٠٠	١٠٠	٤٠
الوزن (جم) المكتشف	٤٢٥	٢٩٥	٦٣	٢٥

وقد علق مانتو على ذلك قائلاً: "لم يكن من النادر قطع البصلة إلى أربع لتقليص نصيب هؤلاء البؤساء".



الإشراف الصحي على الورشة

كانت الصحة من الاهتمامات الأولية، ويشهد على ذلك وجود الدكتور أوبار روش في بورسعيد في ٢٥ إبريل ١٨٥٩م يوم بدء العمل، فقد كلفه ديليسبس بتنظيم إدارة صحية في منطقة خليج السويس، وسوف يقوم بإدارتها بصفته كبير الأطباء حتى يونية ١٨٦٩م. ويوجد في الورش معدات طبية وصيادلة وإسعافات ومستشفيات ميدانية. وقبل إنشاء مستشفى بورسعيد كان هناك عدة مستشفيات متنقلة في الخليج، وكان يتم نقل المرضى إلى الإسكندرية، وأقيمت الإدارة الصحية بشكل رسمي في عام ١٨٦٠م وفقًا لأسلوب العصر. وقد تم تقسيم مسارات القناة البحرية وترعة الماء العذب إلى دوائر طبية، ونحصر هنا على سبيل المثال أعداد العاملين بالإدارة الصحية: ١٣طبيبًا، و٦ مساعدين، و١٩ ممرضًا، و٣٥ ممرضًا عربيًّا، و٨ صيادلة. وكان العلاج والحصول على الدواء مجانًا.

ونذكر هنا مرتب طالب الطب المدعو علي عاطف: ١٧٠فرنكًا شهريًّا، و٤٠ فرنكًا مرتب الممرض العربي. وقد استفاد العاملون بالإدارات والمستشفيات من الخبرات وإدارة الصيادلة لتوفير العلاج للعاملين بالورش، وكانت الإسعافات المتنقلة تتبع الورشة، وأقيم مجمع مركزي بالإسماعيلية للأدوية التي تستورد من فرنسا حسب نَصِّ لوائح المستشفيات الحربية بفرنسا.

كان هناك اهتمام بالوقاية الصحية والرقابة على نوعية الغذاء والسكن وظروف عمل رجال الورشة؛ فأوصى فوازان بإلغاء المخيمات وإقامة المنازل المبنية من الطوب اللبن، كما نصح بالتهوية في كل مكان، وتجنب التكدس والازدحام، ومقاومة الرطوبة.

وكانت هناك دراسات للتأثير المعنوي على الجسم، وهي فكرة مبتكرة بالنسبة للعصر وعملت الشركة على زيادة الرفاهية المعنوية للعاملين في صحراء الخليج، ومراقبة العادات والسلوك؛ مثل استهلاك الخمر ونظافة الجسم وإقامة الحدائق؛ فقد كانت الإدارة الطبية إدارة من الإدارات، يُطلب منها نتائج ويجب أن تثبت وجودها وتظهر فاعليتها.

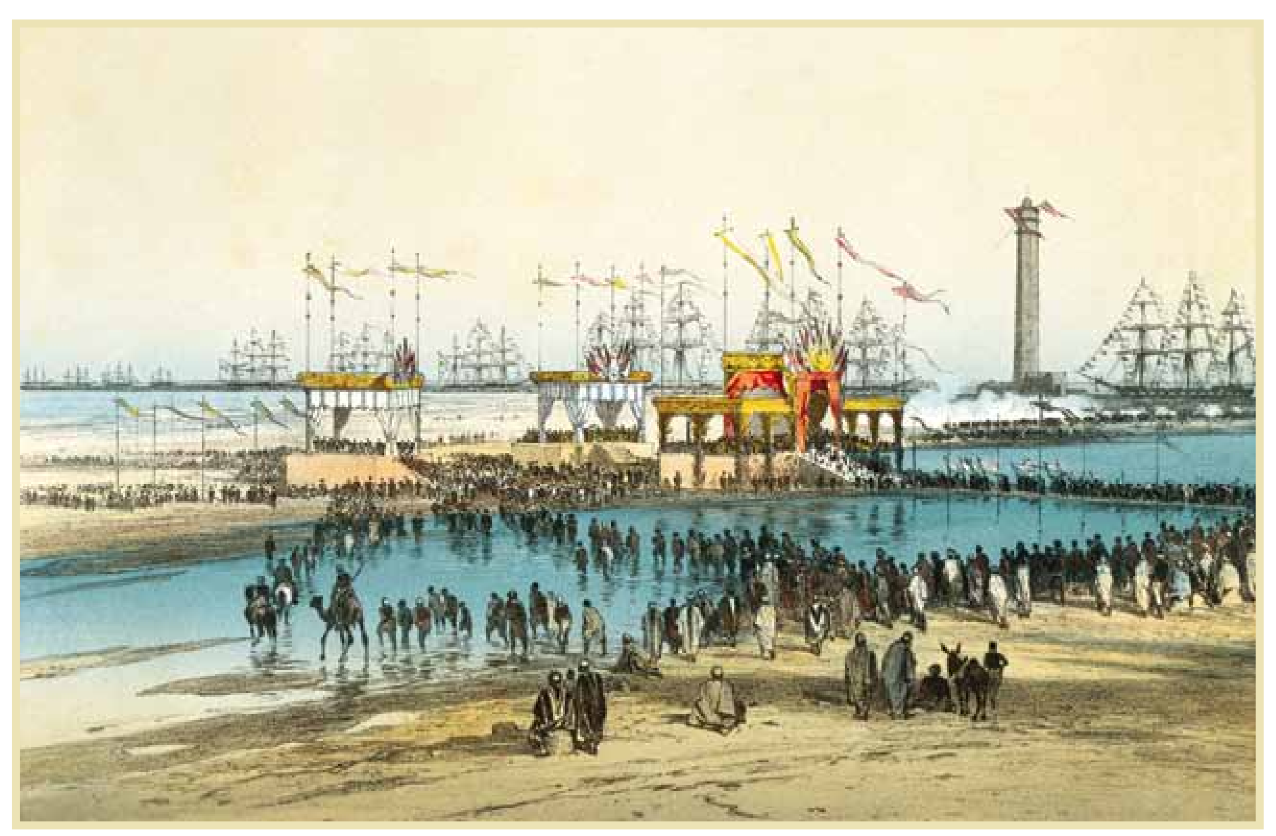
حفل افتتاح قناة السويس

كان حفل افتتاح قناة السويس بمثابة إعلان رسمي وفعلي لانتهاء العمل في المشروع وتتويجًا لجهود ١١ سنة من العمل الدءوب. ودامت الاحتفالات من ١٧ إلى ٢١ نوفمبر ١٨٦٩م؛ فقد دعا الخديوي ملوك ورؤساء أوروبا. وبدأ العرض بوصول باخرة الإمبراطورة أوجيني في المقدمة تتبعها خمس وخمسون سفينة. وقد تحمل الخديوي إسماعيل تكاليف الاحتفالات التي نظمها في الخليج، ولم يتردد في دعوة آلاف الضيوف لهذه المناسبة، وليس هذا إلا دعمًا لاستكمال مشروع ساندته الحكومة المصرية ماديًّا، بالإضافة إلى كثير من المزايا.

وعند افتتاح القناة لم يكن إنجاز القناة بالكامل؛ فقد تبقى أكثر بقليل من ٢ مليون متر مكعب للحصول على الشكل المرتقب في كل مكان. وتم الانتهاء من الأشغال في ١٥ إبريل عام ١٨٧١م، ولكن لم ينتظر "لافالي" الانتهاء، وعاد إلى فرنسا في عام ١٨٧٠م، وقدم عرضًا لمشروع مترو باريس على المجلس الأعلى لنهر السين، قبل أن يقدم عروضًا للنفق تحت المانش ومواني جزيرة لا رينيون.



إن ظروف حفر القناة المنقطعة النظير، وخاصة سير العمل على أرض بكر بعيدة عن فرنسا، جعلت من الورشة بوتقة لصهر الممارسات والمناهج التي سوف يتم تطويرها فيما بعد بفرنسا. ومن بين هذه الممارسات ما يخص الطابع التقني – الميكنة الكثيفة واستعمال الأسمنت كمادة بناء، وتهيئة الموقع في تنظيم الحياة الاجتماعية في خليج السويس، وتهيئة أقاليم فسيحة، أو تخطيط المدن، وكذلك حالة الأطباء والطب الوقائي. وقد وجد مهندسو الدولة من الفرنسيين في أرض مصر ميدانًا لاختبار ممارسات جديدة وفرصًا للإبداع نقلوها إلى بلادهم.



مراسم حفل افتتاح قناة السويس.



أول عبور للسفن بقناة السويس ١٨٦٩.

مراسم حفل افتتاح قناة السويس.





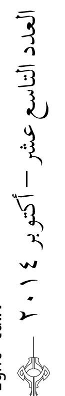


قناة السويس عند مدينة بورسعيد

هل استفادت مصر من تجربة حفر القناة؟

يعتبر مشروع حفر قناة السويس صفحة من تاريخ مصر، ظهر فيها دور الخديوي ومساهمة الحكومة المصرية. وقد كشف ذهاب وإياب السفن التي حملت المواد والآلات والمعدات الضرورية من أوروبا – عن جوانب النقص المحلية، وكانت مصر متقدمة على معظم بلاد القارة. لقد طورت البنية التحتية في عهد محمد علي، وخاصة بفضل الاستعانة بالفنيين الأجانب، وكانت ثاني دولة عرفت السكك الحديدية التي استخدمت في ورشة قناة السويس. ومع أن الورشة قد أظهرت جوانب النقص المصرية فقد قدمت أيضًا فرصًا جديدة لنقل التقنيات إلى قطاعات متنوعة؛ مثل الإدارة، والهندسة المدنية، وتنظيم المدن، والإدارة المدنية، والطب، ورسم الخرائط، باحتكاك العمال المصريين بعمال أوروبيين متخصصين وشاركوا في شتى الأعمال. وعلاوة على ذلك بقي بعض الفنيين الذين عملوا في الورشة في مصر، وانضم بعضهم لخدمة الخديوي، وصار منهم صناع ومقاولون. عرف تنفيذ حفر القناة أقوى الآلات، وكانت صحراء مصر بوتقة للتحديث، وكانت رائدة لجيل غني من آلات الحفر والكراكات نقلها العاملون من مدرسة الخليج العظيمة إلى بلادهم. فقد بدأت ورشة قناة السويس تاريخ تطور التقنيات عصرًا جديدًا، ألا وهو عصر ميكنة الأشغال العامة.

كان الأساس أن كل الجوانب الفنية المعقدة لا يمكن أن يقوم بحلها إلا الفنيون؛ نظرًا للتأخر المصري في هذه الفترة التاريخية بالنسبة لفرنسا. ويمكن أن نقول: إن مصر قد استفادت من الخبرات المكتسبة في عملية حفر قناة السويس، واستطاع أبناء مصر أن يستثمروها في بناء البنية التحتية في حفر الترع وإقامة الجسور وتعمير المدن؛ وباستخدام الآلات في بناء البنية التحتية، وخاصة استخدام الكتل الخرسانية التي عرفها العالم لأول مرة في بناء أرصفة ميناء بورسعيد. وقد استوعب المصريون هذه التجربة، وظهر ذلك جليًّا على أثر تأميم قناة السويس في يوليو ١٩٥٦م، فقد ظن الغرب أن المصريين غير قادرين على إدارة القناة، وهذا ما كذبته قدرة المصريين على الإدارة الفنية لقناة السويس.



قناة السويس في الوثائق العثمانية

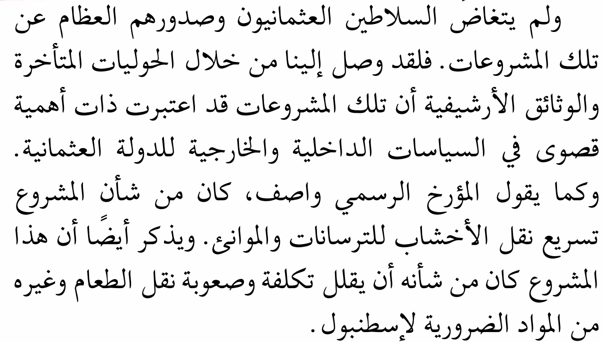
مصطفى بيلج*
ترجمة عمرو الزواوي

منذ اليوم الأول لتوسع الدولة العثمانية في مصر وسوريا، كان مشروع شق قناة في السويس دومًا من الأولويات لسياسة هذه الدولة. ولكن هذه السياسة استغرقت وقتًا كي تنشأ. وكانت التغيرات في هذه السياسة مرتبطة في الأساس بالسلطة السياسية للدولة العثمانية. ففي عصور قوة الدولة، كانت هناك مشروعات إسلامية جامعة متبعة لغرض توسعة رقعتها، وظل مشروع شق القناة أولوية قصوى. فلم يكن الأمر مقتصرًا على شق قناة في السويس، ولكن كانت هناك أيضًا إمكانية البدء في مشروعات أخرى كثيرة. فعلى سبيل المثال، كانت هناك خطة لشق قناة تربط نهري الدون والفولجا؛ لتسهيل السفر إلى روسيا و إيران عبر بحر قزوين.

وكان هناك مشروع آخر ذو أهمية مماثلة للعثمانيين، وهو ربط البحر الأسود ببحر مرمرة ثم بالبحر المتوسط من خلال قناة تبدأ من نهر سكاريا وتمر ببحيرة سباناكا، ثم تنتهي بخليج إزميت في بحر مرمرة. ووفقًا للمصادر المتاحة، بدأ التفكير في هذا المشروع أول الأمر أثناء عهد السلطان سليمان العظيم، ولكن تم تأجيله بسبب الحروب التي فرضت نفسها.



* أستاذ مشارك، المؤسسة التركية الدينية، مركز البحوث الإسلامية، إسطنبول، تركيا.



ولم يتغاضَ السلاطين العثمانيون وصدورهم العظام عن تلك المشروعات. فلقد وصل إلينا من خلال الحوليات المتأخرة والوثائق الأرشيفية أن تلك المشروعات قد اعتبرت ذات أهمية قصوى في السياسات الداخلية والخارجية للدولة العثمانية. وكما يقول المؤرخ الرسمي واصف، كان من شأن المشروع تسريع نقل الأخشاب للترسانات والموانئ. ويذكر أيضًا أن هذا المشروع كان من شأنه أن يقلل تكلفة وصعوبة نقل الطعام وغيره من المواد الضرورية لإسطنبول.

وهناك علاقة شيقة بين سكولو محمد باشا (١٥٠٥ م – ١٥٧٩ م) وقناة السويس في التاريخ العثماني. لقد كان آخر الصدور العظام للسلطان سليمان العظيم والصدر الأعظم خلال عهد ابنه السلطان سليم الثاني لمدة ١٤ عامًا دون انقطاع. وكان يعتبر رجلاً ذا حكمة ورؤية مما جعل السلطان سليم الثاني يخول له جميع سلطاته تقريبًا. لقد كان سكولو محمد باشا واحدًا من أشهر الصدور العظام العثمانيين، والوحيد الذي استمر في منصبه على مدار عهود ثلاثة سلاطين على التوالي (حيث خدم من ٢٧ يونية ١٥٦٥ م حتى ١٢ أكتوبر ١٥٧٩ م؛ السلاطين سليمان الأول، وسليم الثاني، ومراد الثالث). لقد كان الحاكم الفعلي للإمبراطورية العثمانية.

كان في ذهن سكولو محمد باشا خطتان مهمتان وشيقتان؛ الأولى: شق قناة عبر برزخ السويس؛ حتى يتمكن الأسطول التركي من العبور إلى البحر الأحمر والمحيط الهندي بسهولة. والثانية: عمل وصلة كقناة بين نهري الدون والفولجا. وكان من شأن هذه القناة تسهيل الهجوم على الإقليم الفارسي تبريز وتسهيل حركة التجارة. ومن خلال هذين المشروعين سيكون من الأيسر تحريك الحجيج من وسط آسيا وجنوب شرق أوروبا والأناضول وشمال إفريقيا إلى مكة.

وعندما لاح خطر الحملة البرتغالية البحرية على المسلمين في مدخل الخليج الفارسي والبحر الأحمر وكذا مكة المكرمة، وعاصمة سلطنة عمان ومضيق هرمز وحتى مسلمي الهند، أمر السلطان سليمان العظيم هاديم سليمان باشا بالذهاب إلى الهند لينقذ المسلمين هناك. لقد كان الأمر صعبًا لإرسال سفن إلى البحر الأحمر ثم إلى الهند عبر المحيط الهندي؛ لعدم وجود طريق بحري متصل دون الالتفاف حول جنوب القارة الإفريقية.

لقد كان الأمر صعبًا لإرسال سفن إلى البحر الأحمر وحتى إلى الهند؛ حيث كانت الحملات البرتغالية تنزل بالمسلمين خسائر كبيرة. وكان واجب السلاطين العثمانيين حماية وإنقاذ المسلمين؛ لأن السلطان كان بمثابة خليفة العالم الإسلامي. لذا احتاج العثمانيون أيّما احتياج إلى قناة في السويس؛ لتسهيل مرور السفن إلى بلاد ما وراء البحار في الشرق الأقصى. ولذلك أرسل هاديم باشا ٢٧ سفينة إلى الهند في حملة فاشلة (١٥٣٨ م). لم يكن من السهل بسط النفوذ العثماني على الأراضي الواقعة وراء البحر الأحمر والمحيط الهندي. ولذلك اضطر العثمانيون إلى تقوية الترسانة البحرية والسفن في السويس، والتي أنشئت منذ عهد المماليك.

وجراء المحاولات الفاشلة في البحر؛ مكن العثمانيون لأنفسهم كإمبراطورية برية على الحد الشمالي. وأثناء عهد السلطان سليم الثاني، كان سكولو محمد باشا متحمسًا لحل المشكلة من خلال قناة في السويس لتسهيل الملاحة المتواصلة. وكان هناك في ذلك الوقت فرمان من السلطان سليم يقضي بشق قناة تربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر (قناة السويس) بتاريخ ١٣ يناير ١٥٦٨ م/١٣ رجب ٩٧٥ هـ) لحاكم مصر. وكانت هذه محاولة مهمة، وفي ذات الوقت فاشلة لفتح قناة في السويس.

وثيقة رقم ١

أرشيف رئاسة الوزراء التركية ، مهم دفتري، ٧، (١٣ يناير ١٥٦٨ م/ ١٣ رجب ٩٧٥ هـ)

"أمر إلى حاكم مصر:

إنه من دواعي الفخر والاعتزاز أن يكون السلاطين في خدمة الحرمين الشريفين. ومن دواعي امتناني أن يعهد إلي ترتيبات حفظ النظام في هاتين المنطقتين، وهو أمر ذو أهمية قصوى.

لقد غزا البرتغاليون الكفرة أراضي في الهند واعترضوا طريق الحجاج المسلمين إلى الحرمين الشريفين (مكة والمدينة) مما جعل المسلمين غير قادرين على أن يكونوا تحت حكم الكفرة، ولذا يجب أن يكون أسطولي البحري مستعدًّا لإنقاذ المسلمين في الهند من حكم الكفرة. ويجب أن يبحر أسطولي البحري إلى مياه السويس، وبالتالي فإنه من الضروري شق قناة من مكان مناسب.

ونحن نأمر بأنه عندما يصلك هذا الفرمان، فلا يجب تأجيله أو تأخيره. عليك أن تدعو كل البنائين والمهندسين المهرة وإرسال الأيدي العاملة اللازمة إلى البحر المتوسط ومياه السويس والنظر في إمكانية حفر المكان ومدة التنفيذ ونوع الحفر وعدد السفن التي يمكن لها أن تمر. عليك التوصل إلى قرار وتقديم كل التقارير لنا كي نوفر بناء على ذلك كل المتطلبات ونخطط وننهي الأمر إن شاء العزيز.

ونحن، وبحول الله، مستعدون للذهاب لهذه البلاد للجهاد في سبيل الله، ونحن سنجعل المكان في مكة والمدينة خاليًا من هذه المجموعات المنحرفة أو مجموعات الكفار.



ويجب استرداد بلاد الهند من من الحكم البرتغالي الكافر، وسيتحقق ذلك (بعون الله). يدرج هذا الفرمان في الدائرة العامة (ديوان أعماييز دي ماستور أولا)."

يتضح من ذلك أن السلاطين العثمانيين شعروا بعد أن ولتهم الخلافة بهذا الأمر بأنهم مسئولون عن رعاية و حماية المسلمين حول العالم. وبذلك، كان من شروط الخلافة المسئولية أمام المسلمين أينما كانوا؛ وهي مسئولية جسيمة. وعندما اشتكى المسلمون في الهند من الحكم البرتغالي ومن الخطر الواقع على طريق الحج إلى مكة، كان من مسئوليات السلاطين (الذين يحملون لقب الخليفة) أن يحرسوا طريق الحجيج كي يضطلعوا بحقوقهم الإنسانية.

ولذلك خلال عهد السلطان سليم الثاني، وفي عهد السلاطين المتأخرين؛ مثل مراد الثالث، ومصطفى الثالث، نرى علاقة وطيدة بين شق قناة السويس ومتطلبات مسئولية موقعهم كخلفاء. وبصورة أخرى، كان فتح طريق تجاه الهند من بين مشروعاتهم الإسلامية الجامعة. فقد تصوروا إمكانية وجود قناة تربط البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندي عبر السويس.

وأثناء عهد السلطان سليم الثالث، عندما غزا نابليون الأول – نابليون بونابرت – مصر في عام ١٧٩٨ م، كان أحد أهدافه هو اكتشاف إمكانية وجود قناة في السويس، ولكن التقارير التي رفعت له لم تكن مشجعة؛ حيث توصل المهندسون والمعماريون الفرنسيون إلى وجود اختلاف في منسوب المياه بين البحرين. وبقيت المحاولة ضمن المحاولات الأخرى الفاشلة.

وبعد الحملة الفرنسية على مصر، لم يعر السلاطين العثمانيون اهتمامًا كافيًا للمشروع؛ لأن شق قناة في السويس من شأنه أن يجلب المشكلات بدلاً من المنافع. وكان بمقدور العالم الغربي أن يطور مستوى التكنولوجيا الخاصة ببناء السفن والمناسبة لظروف البحور والمحيطات المفتوحة. وبتفوقهم في الإنتاج الغزير، احتاجوا إلى إيجاد أسواق جديدة لبيع صناعاتهم. وكانت الدولة العثمانية، كواحدة من الدول النامية، محط النظر المستقبلي إذا شقت قناة في السويس.

وعندما عُيِّن محمد علي باشا (١٨٠٥– ١٨٤٩م) كوال على مصر، تغيرت العديد من الأمور. لقد وُكِّل بكل المسئوليات تجاه المكانين المقدسين في الحجاز، أو الحرمين الشريفين. كان السعوديون يحتلون الحجاز مؤقتًا. ولقد أزعج دخول سعود بن عبد العزيز إلى الطائف ومكة السلطان سليم الثالث كثيرًا في إسطنبول مركز الخلافة. وكان السعوديون يتشدقون بسيطرتهم على الحرمين الشريفين، كما انزعج أيضًا من الحدث المأساوي لقطع طريق الحج لعدة سنوات منذ العام ١٨٠٣. ومرة أخرى دعت الحاجة الماسة إلى قناة؛ من أجل إرسال قوات من الأناضول إلى ينبع بحر وجدة في صورة مساعدات للقوات المصرية.

كان محمد علي باشا من القادة الذين علموا أنفسهم بأنفسهم وكان يدرك جيدًا كيفية قيادة المحنكين الذين عملوا معه. وكلما دار النقاش حول قناة في السويس أمامه، اعتاد أن يقول: "لا يمكنني التصدي لمشكلات قناة عندما أرى أن السلاطين العثمانيين في إسطنبول لديهم كثير من المشكلات في التعامل مع البسفور، أي بلاد البسفور المطلة على البحر المتوسط".

وقد سمح محمد علي باشا لإنجلترا بإنشاء خط اتصال دائم بين بريطانيا والهند، باستخدام الطريق البري من الإسكندرية إلى القاهرة في العام ١٨٤١. وبعد ذلك، وفي عهد الخديوي عباس حلمي الثاني، تم تحسين هذا الطريق البري كثيرًا. لقد كان الطريق إلى الهند عبر مصر. وثمة طريق آخر عبر الأناضول من خلال نهر الفرات وبغداد وإلى البصرة. وكان التجار البريطانيون يستخدمون الطريقين.

محمد علي باشا و تطهير مجرى قنوات الأشرافية

اعتاد محمد علي باشا على إرسال الحبوب من الإسكندرية إلى إسطنبول كضرائب مفروضة على مصر. وكنوع من أنواع التأكيد على تطهير مجرى قنوات الأشرافية التي تصب في ميناء الإسكندرية، منح السلطان محمد الثاني موافقة على ذلك، وكتب ما يلي أعلى الموافقة:

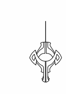
وزيري، لقد اطلعت على التقرير والخريطة وإشارة وزير الشئون الخارجية. برجاء التفاوض حول المسألة في المجلس واتخاذ قرار يرفع لي. ثم بعد ذلك يجب إرساله إلى والي مصر."

أرشيف رئاسة الوزراء التركية، خط الهمايون، ٥٩٣/٢٩٠٥٥، بتاريخ ١٢٣٥هـ/١٨٢٠م.

كان ميناء الإسكندرية المركز الرئيسي لشحن وتفريغ السفن. ولكن المشكلة الأساسية هي نقل الحبوب من داخل البلاد إلى الميناء. كانت هناك ممرات ضيقة تدعى "الترع". كما استخدمت القوارب أو السفن الصغيرة لنقل الحبوب إلى السفن الكبيرة في ميناء الإسكندرية. ولقد رفع محمد علي باشا؛ والي مصر تقريرًا إلى الباب العالي حول مشروع تطهير الترع المعروفة بالأشرافية. ولقد أغلقت قناة رشيد من حين لآخر بسبب الرياح والعواصف القوية. وكانت هذه قناة صغيرة تصل النيل بالإسكندرية. ولكي يتم شحن السفن من الميناء، يجب أن يظل البوغاز والقنوات المؤدية إليه خالية دائمًا من الطين وعميقة بما يسمح بالملاحة. وكان محمد علي في ذلك الوقت يطلب تصريحًا من إسطنبول ليبدأ عملية التطهير والتعميق.

نجح محمد علي باشا في حل مشكلة الوهابيين في الحجاز





ونجد. ولقد مدت حكومة إسطنبول المركزية ولايته على مصر عدة مرات مع إسناد يافا و غزة إليه أيضًا. كما تم تعيين ابنه طوسون باشا واليًا على جدة والحبشة، وتم منحه لقب شيخ الحرم (أي حاكم مسجد مكة). ولقد منح حكم مصر بالوراثة، ثم بخوض المعارك مع إبراهيم باشا في الأناضول، تم منح محمد علي باشا حكم مصر لينتقل بعد ذلك لأكبر أبنائه (١٢٤٨هـ/١٨٣٢م).

كان هناك تنافس محموم بين إنجلترا وفرنسا للوصول إلى أسواق ما وراء البحار لبيع صناعاتهم. لقد كانت مصر تقع على طريق الهند في حين أن إنجلترا كانت قد أبدت اهتمامًا منذ وقت طويل بشبه القارة الهندية.

كان عباس باشا واليًا على مصر وابن أحمد طوسون باشا والابن الأكبر لمحمد علي، وعرف بعدائه للقوى الغربية. وأثناء فترة حكمه، تم طرد العديد من المسئولين الأجانب، خاصة الفرنسيين. ومن ناحية أخرى لم يكن عباس باشا راضيًا عن إعلان قوانين "التنظيمات" ولم يفضل تنفيذها في مصر. وكانت بريطانيا العظمى تقدم له العون الكامل في صراعه مع الحكومة العثمانية المركزية حول تطبيق التنظيمات في مصر.

ومقابل دعمه، حصلت بريطانيا العظمى في ١٨ يوليو ١٨٥١ على تصريح ببناء خط سكة حديد بين الإسكندرية والقاهرة. وكان افتتاح هذا الخط، والذي كان مخططًا له أن يمتد إلى السويس، مقصودًا منه مناوأة المشروع الفرنسي حول شق برزخ السويس. علاوة على أنه قد تم تحسين الطريق البري بين القاهرة والسويس، وبذلك تحسين الطريق إلى الهند.

لقد وقع حكام مصر تحت تأثير القوى الغربية المتمثلة إما في إنجلترا أو فرنسا. وكان التأثير الإنجليزي أشد وطأة خلال حكم عباس حلمي باشا، ولكن مع حكم سعيد باشا، ازداد التأثير الفرنسي مرة أخرى.

سعيد باشا والي مصر ومشروع قناة السويس

في حقيقة الأمر، لعب سعيد باشا دورًا كبيرًا في تفعيل مشروع افتتاح قناة السويس. ولكن لطالما كان دورًا محدودًا. فعندما تم تسهيل النقل بإنهاء الطريق البري من الإسكندرية إلى القاهرة والسويس عام ١٨٥٤، كانت إنجلترا راضية تمامًا عنه. فقد كان هذا الطريق والطريق الذي يمر عبر الأناضول تحت سيطرتها، ولذلك لم تدعم إنجلترا فكرة شق قناة في السويس تربط البحرين. وأرادت فرنسا، الخصم الشرس لإنجلترا، الحصول على ما يسهل الوصول إلى الشرق الأقصى من خلال مصر. وكان أفضل السبل لها هو شق قناة في السويس. وكان فرديناند ديليسبس أول من ناقش هذا المشروع مع الوالي الجديد سعيد باشا. وفي حقيقة الأمر، كانا صديقين قديمين منذ فترة مكوثهما في الإسكندرية؛ حيث كانت عائلة ديليسبس تعيش هناك؛ لأن والد فرديناند – ماثيو– المندوب العام الفرنسي، ويقال إنه عاش هناك عندما كان عباس باشا واليًا على مصر.

وعندما عين السلطان عبد المجيد سعيد باشا واليًا على مصر، كان فرديناند ديليسبس من بين أوائل الناس الذين قدموا إلى مصر لتقديم التهاني. وحينها أعاد النقاش في موضوع مشروع القناة وأطلعه على الدعم السياسي جراء المشروع. وكان الإمبراطور الفرنسي نابليون الثالث متلهفًا لتنفيذ هذا المشروع المهم. وبذلك تحول المشروع من مسألة فنية إلى جدال سياسي جاد. ولقد علمت إنجلترا وفرنسا بأن تنفيذ المشروع لن يتم إلا بإقناع الباب العالي؛ لأن مصر كانت حينها ضمن الأراضي العثمانية. وبالمصادفة، كانت الدولتان على علاقة طيبة مع الدولة العثمانية؛ بسبب حرب القرم عام ١٨٥٤م. فلقد كانا حليفين لها ضد روسيا.

وقع سعيد باشا على مذكرة تفاهم خاصة مع فرديناند ديليسبس، ولكنه كان على أتم العلم بأن فرديناند لن يستطيع القيام بأي شيء. وعندما قام فرديناند بعمل الدراسات والاكتشافات الأولية في المنطقة، صدر بحقه إنذار فوري من إسطنبول: "أفكارك منحرفة ولقد ارتكبت جرمًا عظيمًا". ووصلته رسالة مفادها أن سلوكه لم يكن سليمًا. وبناءً على هذا الإنذار استدعى سعيد باشا على الفور المهندس فرديناند ديليسبس وشرح له طريقة العمل الصحيحة. كما أخبره بوضوح: "إنني مقتنع تمامًا بمشروعك، وأقدره ولكن الموافقة على هذه المسألة وثيقة الصلة بموافقة من إسطنبول". ويمكن القول إنه وجهه إلى إسطنبول ليحصل على الموافقة اللازمة.

وعندما أدرج المشروع في جدول أعمال مجلس الولاية في المجلس الأعلى وفق تقرير من فرديناند ديليسبس، كتب الصدر الأعظم مصطفى رشيد باشا خطابًا إلى رئيس المجلس يوسف كامل باشا، طلب فيه من الأخير كتابة خطاب له يطلب منه نسيان المشروع؛ لأنه يتناقض ومصالح الدولة. ولكن يوسف كامل باشا رفض وقال: "إنني أعرف سعيد باشا جيدًا؛ فهو لايخفي سرًّا. فعندما يصله خطاب مني، سيعرف كل من في القاهرة".

وبناءً على هذا الإخطار، كتب رشيد باشا خطابًا له يشرح فيه قرار المجلس الأعلى ورأيه السلبي حيال المشروع. وحدث ما قاله يوسف باشا بالضبط. فقد تقاسم مصطفى رشيد باشا مع المجلس الفرنسي في القاهرة نفس الآراء السلبية، وكما توقع أرسل خطابًا إلى السفير الفرنسي في إسطنبول السيد بنديتي. وعلى الفور رتب للقاء مع الصدر الأعظم، وكان اللقاء سريًّا لمناقشة الأمر، وكان النقاش حادًّا. وجراء وطأة الضغط من



الإمبراطور الفرنسي نابليون الثالث، مُنِح السلطان عبد المجيد امتياز مبدئي على المشروع، واستقال الصدر الأعظم مصطفى رشيد باشا على الفور، واستُدعي السيد بنديتي إلى فرنسا (١٨٥٤ م).

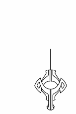
وبعدما حصل على هذا الامتياز المبدئي، قاد السيد فرديناند حملة في جميع أرجاء أوروبا ليسوِّق للمزايا الدولية والعالمية لقناة السويس. وكانت حركة التجارة هي السبب الرئيس كي تستثمر دول أوروبا في القناة، كما كانت أيضًا الجواب الشافي لمخاوف الغرب حيال التنافس والسيطرة في أوقات السلم والحرب. وأثناء حملة جمع المستثمرين وتأسيس الشركة العالمية لقناة السويس، قال فرديناند: "إن رخاء الشرق يعتمد الآن على مصالح الحضارة على اتساعها، وأفضل السبل للإسهام في ازدهارها وازدهار البشرية هو كسر الحواجز التي مازالت تفرق البشر والأعراق والأمم". لقد نجح ديلسيبس في تأسيس الشركة عام ١٨٥٨ م، وكان مستعدًا لتلقي الامتياز الحقيقي بفرمان من السلطان عبد المجيد حتى يتسنى له البدء في عملية حفر القناة، ولكن قبل ذلك كان يجب إعداد برتوكول يوقع عليه الطرفان. وفي ذات الوقت، كان السيد ستراتفورد كانينج؛ السفير البريطاني في إسطنبول، حزينًا للغاية وهو يتابع كل هذه الأحداث. لقد كان هو وصديقه مصطفى رشيد باشا؛ الصدر الأعظم، يناهضان هذا المشروع، غير أن تأثير الإمبراطور نابليون على السلطان كان كبيرًا.

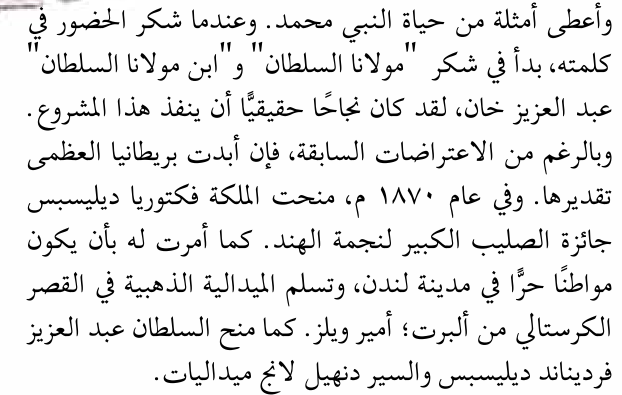
في العام ١٨٥٩م، كان كل شيء جاهزًا، وبدأ الحفر في قناة السويس. واستغرق العمل عشر سنوات حتى يكتمل. وفي ذات الوقت، حضر فرديناند ديلسيبس إلى إسطنبول عدة مرات. وحتى بعد افتتاح القناة عام ١٨٦٩م، قام بزيارة إسطنبول لحل العديد من المشكلات الأخرى. وكانت أهم الزيارات في عام ١٨٧٣م لتقديم تقرير للصدر الأعظم مترسيم محمد رشدي باشا، وفي عام ١٨٨٨م كانت هناك زيارة من أجل مؤتمر إسطنبول.

وقبيل افتتاح قناة السويس، كان إسماعيل باشا، خديوي مصر (١٨٦٣– ١٨٧٩م)، قد منح صلاحيات إضافية. وكنتيجة للعلاقات الحسنة مع كبار المسئولين في الباب العالي، أصدر السلطان عبد العزيز إسماعيل باشا فرمانًا جديدًا بمزيد من الامتيازات. وبموجب هذا الفرمان، تغير عرف تولي الحكم من أكبر أبناء أسرة محمد علي باشا إلى أحد أفراد أسرة الخديوي إسماعيل. وقد كانت الأولوية في حكم مصر تُعطى لأكبر الأبناء من بين أفراد أسرة محمد علي، ولكن مع صدور فرمان ٢٣ مايو ١٨٦٦م، أصبحت الولاية بالوراثة كما هو الحال في بعض الدول الأوروبية. وبموجب هذا الفرمان، تم إلحاق سواكن وموساوى بمصر. كما ازدادت الضريبة السنوية قليلاً لتصل إلى ١٥٠ ألفًا (أي مايوازي ٧٥٠ جنيه ذهب عثمانيًا)، وازداد عدد الجيش إلى ٣٠ ألفًا. واستطاع إسماعيل باشا أيضًا أن يحصل على لقب الخديوي بعد خمسة أيام من صدور هذا الفرمان (٢ يونية ١٨٦٦م). وتمكن من الحصول على فرمانين من السلطان عبد العزيز بعد زيارة إسطنبول عام ١٨٧٢م، كما أعلن ولاءه للسلطان. وفي زيارته، أبرز إسماعيل باشا ولاءه القوي، وأراد أن يحصل لنفسه ولمصر على ما هو أفضل في المستقبل. لقد أعاد له فرمان ١٨٧٢م الحق في الاقتراض من أوروبا وزيادة القروض فيها، دون إذن من الحكومة المركزية في إسطنبول.

في العام ١٨٦٩، زار الخديوي إسماعيل باشا الدول الأوروبية، ودعا بنفسه زعماء تلك الدول لحفل افتتاح قناة السويس. ولكن السلطان عبد العزيز وصدره الأعظم علي باشا لم يكونا راضيين عن تصرفاته، وعلى الفور حذره السلطان برسالة، ودعاه إلى التزام حدوده كوالٍ على ولاية خاضعة للحكم العثماني. كما أبلغ بضرورة العمل وفق القواعد التي أرساها الفرمان. لقد كانت تذكرة له بحقيقة أنه ليس من حقه دعوة زعماء الدول الأوروبية للأراضي العثمانية دون إذن من إسطنبول، أو الحكومة المركزية. لقد كان أمرًا يتناقض بوضوح مع سلوكيات الولاة.

ودعا إسماعيل باشا لحفل افتتاح قناة السويس العديد من الملوك والملكات والسفراء وغيرهم من كبار شخصيات أوروبا؛ مثل الإمبراطورة أوجيني زوجة نابليون الثالث، التي أتت إلى مصر بعد زيارتها للسلطان عبد العزيز في إسطنبول، والإمبراطورة النمساوية، وولي عهد بروسيا (ألمانيا حاليًا). كما مثل كلاً من هولندا وإيطاليا ولاة عهدهم. كما حضر ممثلاً عن إنجلترا سير هنري إليوت وزوجته، والسفير البريطاني في إسطنبول، والسفير العام الروسي في إسطنبول إيجناتييف ومعه زوجته، وممثل عن أمريكا. ولقد رحب إسماعيل باشا في هذا الحدث الهام بالضيوف باحتفالية الافتتاح بشكل منظم. وكان هناك ضيوف آخرون من مصر؛ وهم شريف باشا؛ ممثل الشئون الخارجية، ونوبار باشا؛ رئيس ممثلي الخارجية، والأمير طوسون باشا بن محمد سعيد باشا، وشاهين باشا؛ من القوات البحرية ودائرة الحرب، ورياض باشا؛ مشرف الخزانة، والمهندس فرديناند ديليسبس، وعامر عبد القادر الجزائري؛ من الأراضي العثمانية في دمشق. وكان واضحًا من هذه القائمة أيضًا أن تمثيل الحكومة العثمانية كان ضعيفًا جدًا. وكان هناك ممثل من الأزهر في القاهرة، وهو شيخ الأزهر إبراهيم السقا الذي ألقى كلمة الافتتاح بالعربية، ثم تلاه السيد بوير؛ واعظ نابليون الثالث الذي تحدث بالفرنسية. وفي كلمته، ذكر الشيخ إبراهيم السقا أهمية التعاون كما جاء في القرآن، ثم قال إن التعاون هو المبدأ الرئيسي للإسلام،





وأعطى أمثلة من حياة النبي محمد. وعندما شكر الحضور في كلمته، بدأ في شكر "مولانا السلطان" و"ابن مولانا السلطان" عبد العزيز خان، لقد كان نجاحًا حقيقيًّا أن ينفذ هذا المشروع. وبالرغم من الاعتراضات السابقة، فإن أبدت بريطانيا العظمى تقديرها. وفي عام ١٨٧٠ م، منحت الملكة فكتوريا ديليسبس جائزة الصليب الكبير لنجمة الهند. كما أمرت له بأن يكون مواطنًا حرًّا في مدينة لندن، وتسلم الميدالية الذهبية في القصر الكرستالي من ألبرت؛ أمير ويلز. كما منح السلطان عبد العزيز فرديناند ديليسبس والسير دنهيل لانج ميداليات.

وعند افتتاح القناة في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ م، كان البريطانيون أول مستخدميها ومنتفعيها. وبالرغم من الاعتراضات القوية التي أبداها رئيس الوزراء لورد بالمرستون، والسفير البريطاني في إسطنبول ستراتفورد كاننج، سرعان ما أعربت بريطانيا العظمى عن تقديرها. وكانت نفس الاعتراضات التي أثيرت في الدولة العثمانية. لقد كان مصطفى رشيد باشا معترضًا بشدة على مشروع افتتاح قناة في السويس في البداية، وكانت هذه سياسة الدولة العثمانية. ولكن بعد تشغيل القناة، تغير كل شيء؛ لأن القناة قد خدمت كطريق مختصر للحجيج المسلمين، وبذلك تلاشت الأصوات المعترضة. لقد هيأت القناة فرصة التصالح الظاهري كترنيمة في مدح التكنولوجيا والتقدم. ولكن بالإضافة إلى التيسيرات العديدة الأخرى، كان استخدام المجرى المائي صعبًا. لقد كان ضيقًا وكان الارتطام بالقاع متكررًا، ولذلك كانت الملاحة بطيئة. وكان أبرز المستخدمين للقناة من بريطانيا وفرنسا. وبسبب صعوبة الحركة، استمر استخدام السكة الحديد القديمة من الإسكندرية إلى السويس وتم التحول بين الطريقين بالتدريج. ولقد عقدت العديد من المؤتمرات في إسطنبول وغيرها تحت رعاية الدولة العثمانية؛ حيث لزم اتخاذ قرار بشأن رسوم عبور القناة للسفن المختلفة وغيرها من الأمور. وشارك أحمد سيفيدت باشا؛ المؤرخ التركي الشهير، في أحد هذه المؤتمرات التي عقدت في الترسانة في إسطنبول.

تغيير طرق التجارة العالمية

قدم افتتاح قناة السويس فرصة جديدة لرجال الأعمال العالميين ولكل من يؤدي فريضة الحج سنويًّا. لقد كانت بلاشك أقصر الطرق للمسلمين الذين يذهبون للحج وللتجار بين أوروبا والشرق الأقصى. وبالنسبة لإنجلترا، كانت دومًا أفضل وأقصر طريق للهند. ولم تعادل الطرق القديمة عبر الأناضول والخليج الفارسي. ولقد ظهرت مواني جديدة ومدن جديدة كمراكز تجارية هامة في البحر الأحمر وشمال إفريقيا، ولكن التحول بين الطريقين تم بشكل تدريجي.

لقد غير افتتاح القناة في مصر الطابع العام للمنطقة؛ حيث فقدت مدن مثل إزمير وترابزون في الأناضول أهميتها. وحدثت المشكلة التي ألح إليها الصدر الأعظم؛ مصطفى رشيد باشا عند اعتراضه على المشروع. لقد عانت المراكز التجارية في الأناضول من مشكلة جسيمة، وتقلص حجم التجارة في التصدير والاستيراد بشدة. فقد كانت المدن المطلة على موانئ البحر الأحمر وعلى الجزء الشمالي من أفريقيا هي المراكز التجارية الجديدة البازغة. ولكن كان للحكومة العثمانية رد فعل حيال هذه الطرق الجديدة. حيث قام العثمانيون بتجهيز البنية التحتية لمدن المواني في الأجزاء الشمالية لأفريقيا مثل طرابلس وبنغازي ودرنة وبومبا. علاوة على ذلك، أرسلوا أشياء ضرورية وبعض العوائل من الأناضول والعراق لهذه المناطق الجديدة النامية ووفروا لهم بعض المعينات المالية. وكان من أهم هذه المناطق طرابلس و كريت.

ومن المدن ذات الأهمية المتساوية مدينة بنغازي؛ حيث أرسلت إليها أعداد كبيرة من العائلات لتعيش هناك من أماكن مختلفة من الأراضي العثمانية. كما تم توجيه عائلات من مهاجري القوقاز وعائلات أخرى من الموصل والسليمانية في العراق. وكانوا من قبيلة الهماوند الكردية. وكان تغيير مكان عيشهم (الإسكان) بمثابة عقوبة لهم. ولكن الدولة ضمنت لهم كل سبل العيش هناك. فتم إعفاؤهم من الضرائب وقدمت لهم معونة مالية ليقيموا أود أسرهم. كما تم فتح مقاهي لهم كدعم لنشاطهم الاجتماعي.

ولأن افتتاح قناة السويس حدث في عهد السلطان عبد العزيز، فلقد جاءت معظم التحسينات في المدن الجديدة البازغة على يده. كما أولى السلطان العثماني عبد الحميد الثاني الذي خلفه عناية مساوية لهذا الأمر. وتم إرسال مستوطنين جدد من الأناضول أو مسلمي روسيا أو من مناطق أخرى كمهاجرين ليعيشوا في أرض مسلمة. ولكن الدولة قادت التنمية في العديد من المجالات لتحسين ظروفهم المعيشية. ومن ناحية أخرى، شهدت مدن البحر الأحمر ومدن موانئ الشواطئ الغربية لشبه الجزيرة العربية تطورات هامة. وكان تغيير الطرق أمرًا ذا أهمية قصوى لهذه المدن في اليمن والحجاز. فعندما أرسلت الدولة العثمانية قوات إلى اليمن، استخدمت الطريق الجديد عبر القناة. وحتى خدمة البريد البريطانية إلى الهند غيرت طريقها واستخدمت الطريق الجديد عبر سيلانك وإلى الهند، مستخدمة القناة ومرورًا في البحر الأحمر.

HR. To 512 / 14

(1)

Copie pour
S.E. Safvet Pacha
Ministre
des affaires Étrangères.

Péra, 22 Avril 1873

From Ferdinand de Lesseps
22.04.1873

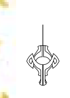
J'ai l'honneur de transmettre de nouveau à la S. Porte la copie traduite en Turc d'une note du 17 Janvier 1873 que j'ai successivement adressée aux deux prédécesseurs de Votre Altesse au moment de leur entrée en fonctions. Cette Note expose les faits relatifs à la taxe de navigation du Canal de Suez.

Les prétentions commerciales des Messageries Maritimes ont été écartées par la perte du procès qu'elles avaient intenté devant les tribunaux français, mais les mêmes arguments, invoqués dans mon mémoire, s'appliquent aujourd'hui aux prétentions diplomatiques de l'Ambassade Anglaise à Constantinople.

Un journal Anglais a reproduit le résumé d'une Note adressée à ce sujet à la S. Porte par Sir Henry Elliot. J'ai eu ainsi l'occasion d'y répondre publiquement dans le même journal dont la S. Porte a reçu un exemplaire.

J'attends maintenant que la S. Porte me

A Son Altesse Mehmet Ruchdi
Grand Vezir



ذاكرة مصر

fasse connaître la marche qu'elle compte adopter pour l'examen des plaintes des tiers qui réclament contre la taxe de navigation du Canal.

Lorsque ces réclamations seront formulées par des personnes se déclarant responsables de leurs attaques contre la Compagnie du Canal de Suez, un rapport rédigé à la suite d'une enquête contradictoire devra naturellement être présenté à Sa Majesté Impériale ~~afin de motiver~~ la décision souveraine.

Comme il s'agit, dans ce cas, d'une question de jurisprudence administrative, j'ai déjà demandé que le Conseil d'Etat fût appelé à faire le rapport, conformément à l'usage suivi dans tous les pays où il existe une haute magistrature administrative.

Le Conseil d'Etat aura, suivant mon opinion, à s'informer d'abord de l'exactitude des faits suivants, allégués par la Compagnie de Suez :

1° L'article 17 du firman de Concession du 5 Janvier 1856, autorise-t-il la Compagnie du Canal de Suez, en échange des charges qui lui sont imposées, à percevoir, pour sa taxe de navigation, dix francs par tonneau de capacité des navires ?

2° La Compagnie a-t-elle commencé en 1868

un an avant l'ouverture du Canal, une enquête publique afin d'obtenir un mode équitable et égal pour tous les navires de définir le mesurage de capacité des navires conformément au principe établi dans l'acte de Concession ?

(3°) L'enquête n'étant pas terminée en 1869, la Compagnie a-t-elle publié trois mois avant l'inauguration du 17 Novembre 1869 un règlement de navigation dont l'Art. XI annonçait explicitement que la taxe de dix francs était due sur le tonnage réel, mais que provisoirement elle serait perçue d'après le tonnage des papiers officiels de bord ?

(4°) Ce règlement de navigation a-t-il été distribué depuis lors à tous les capitaines de navires entrant dans le Canal ?

(5°) L'enquête étant terminée en Janvier 1872, le Conseil d'Administration a-t-il pris, le 4 Mars 1872, publié partout et notifié au Gouvernement territorial, une décision d'après laquelle il adoptait, à partir du 1er Juillet 1872, le mode de mesurage déjà reconnu officiellement sur les papiers de bord Anglais, sous le nom de gross-tonnage, comme représentant le mesurage exact de la capacité occupée par la







cargaison des navires déduction faite des espaces qui ne paient point de fret ?

Je prie Votre Altesse de vouloir ~~bien~~ solliciter les ordres de Sa Majesté Impériale pour que les parties plaignantes aient à se présenter le plustôt possible devant le Conseil d'Etat où je suis prêt à leur répondre.

Je n'ai pas besoin de faire observer que, de mon coté, je n'adresse aucune demande au Gouvernement Ottoman et que je réclame seulement l'exécution du contrat passé entre lui et la Compagnie de Suez.

Mon séjour à Constantinople n'a d'autre but que de défendre la Compagnie de Suez contre les attaques dont elle peut être l'objet à l'occasion de la taxe de navigation sur le Canal.

Cette situation ne pouvant se prolonger indéfiniment, Votre Altesse comprendra l'intérêt que nous avons, les uns et les autres à y mettre un terme..

Veuillez agréer &ª.

(Signé) Ferd. de Lesseps

٧٢١*

[illegible]

*خطابات باللغة التركية موجهة من فرديناند ديليسبس إلي الوزير الأعظم



٩

ما بعد

(١٢٥٣)

بنم وزيرم

مهندسك قبول ايلديكي دسيسه وحيله دن ديلك تقريري منظور همايونم اولمشدر. بوندن بويله مجلس شوراده مذاكره اولنوب قراره ربط اولنور بونده

بعده مصر واليسنه اقتضا ايدن جوابي يازيلور

شوكتلو كرامتلو مرحمتلو قدرتلو ولي نعمتم افندم

[illegible]

قدرتلو ولي نعمتم افندم پادشاهم حضرتلريكدر

---

* خطابات باللغة التركية موجهة من فرديناند ديليسبس إلي الوزير الأعظم



متحف السويس القومي

يحكي ملاحم السويس عبر سبعة آلاف عام

الدكتور خالد عزب

متحف السويس القومي هو متحف للآثار، وقد أقيم في مدينة السويس، وتكلف اثنين وأربعين مليون جنيه، ويضم ١٥٠٠ قطعة أثرية، وهو مقام على مساحة ٥٩٥٠ مترًا مربعًا. ويعد متحفًا فريدًا لما يشمله من معروضات تحكي تاريخ مصر وتاريخ السويس العريق؛ حيث يرجع تاريخ مدينة السويس منذ عصور ما قبل التاريخ حتى العصر الحالي، أي ما يقرب من سبعة آلاف عام؛ ويشبه متحف السويس في ذلك متحف فلايد الأمريكي.

شيد المتحف في إطار خطة إقامة المتاحف القومية بالمدن المصرية، والتي تحكي تاريخها عبر العصور المختلفة؛ لتكون مركز إشعاع حضاري وثقافي من خلال الأنشطة التي ستقام بها.

يحكي المتحف تاريخ قناة السويس من خلال قناة سيزوستريس التي شيدت خلال عصر الملك سنوسرت الثالث (١٨٧٨- ١٨٤٠ ق.م.)، والتي ربطت البحرين الأحمر والمتوسط عبر نهر النيل؛ من خلال عرض متحفي رفيع المستوى، يجمع بين القطع الأثرية واللوحات التصويرية والخرائط التفصيلية، التي توضح مسار القناة الموصلة بين البحرين المتوسط والأحمر عبر نهر النيل، ومراحل تطويرها وتطهيرها عبر المراحل الزمنية المختلفة؛ طبقًا لتطور وسائل النقل البحري واتساع حركة التجارة بين مصر والدول المجاورة. فقد كان موقع مدينة السويس عند الطرَف الشمالي لخليج السويس ذا أهمية خاصة؛ حيث ساهم في أداء دور مميز وهام في تاريخ هذه المدينة العظيمة على مر العصور؛ حيث تتلاقى عندها تجارة الشرق والغرب؛ نظرًا لسهولة ويسر الاتصال المباشر بينها وبين القاهرة.

فقد دخلت مدينة السويس عهدًا جديدًا من تاريخها الحافل بعد حفر قناة السويس التي أصبحت أهم مجرى ملاحي عالمي يربط بين الشرق والغرب. وأدت دورًا مؤثرًا في تاريخ مصر بفضل موقعها الفريد منذ فجر التاريخ والعصر العتيق حتى نهاية العصور الفرعونية، ثم ازداد هذا الدور في العصرين اليوناني والروماني، ثم العصر القبطي، ثم ازدادت أهميتها بعد الفتح الإسلامي لمصر وتعاظم هذا الدور في العصر الحديث والمعاصر بما شهدته هذه المدينة الباسلة من معارك حربية في العصر الحديث والمعاصر، دارت في سيناء ومدن القناة بداية من العدوان الثلاثي على مصر عام ١٩٥٦م، ثم نكسة ٥ يونية ١٩٦٧م، ثم العبور العظيم في أكتوبر عام ١٩٧٣م، وما سطرته هذه المدينة بدماء شهدائها الأبرار في صفحات التاريخ المصري المعاصر.

كانت فكرة إنشاء متحف إقليمي حديث بكل المعاني تتويجًا لهذا الكفاح، وتعويضًا لأبناء هذه المحافظة العريقة عن فقدان متحفهم القديم أثناء حرب ١٩٦٧م؛ حيث تم نقل جميع القطع الأثرية التي كانت معروضة به إلى مخازن المتحف المصري بالقاهرة.

صمم المتحف بشكل مميز وجديد من طابقين، تفصل بينهما صالة عرض مكشوفة يراها زائرو المتحف من مسافة بعيدة. وتعرض بها مجموعة من الأعمدة الأثرية التي ترجع للعصرين اليوناني والروماني (٣٣٢ ق.م - ٣٦٤م).

أما الطابق الأول فتبلغ مساحته ٢٥٠٠ متر مربع من المتحف، ويضم قاعة كبار الزوار، وقاعة المحاضرات تتسع لمائة فرد، وكافتيريا لخدمة الزوار، واستعلامات، وقاعة كبيرة للعرض المتغير. ثم الجانب الآخر تقع فيه مكاتب الإدارة، وغرفة المراقبة، والمخازن، وأقسام الترميم، والتصوير، والأمن. وأما الطابق العلوي فيضم قاعات العرض الرئيسية، وهي ست قاعات تشمل: قاعة قناة سيزوستريس، وقاعة الملاحة والتجارة، وقاعة التعدين، وقاعة المحمل، وقاعة قناة السويس. فيما تضم القائمة المكشوفة من الطابقين الأول والثاني عرضًا متحفيًّا لمجموعة من القطع الأثرية التي ترجع للعصرين اليوناني والروماني.

تتركز محاور سيناريو العرض المتحفي حول قصة القلزم وقناة سيزوستريس التي شقها فراعنة الدولة الوسطى (٢٠٣٠ – ١٨٠٢ ق.م.)؛ عن عودة أسطولها من طريق النيل قادمًا من بلاد بونت.

كما تعرض قطع أثرية، وتماثيل لملوك الفراعنة الذين ساهموا في إنشاء هذه القناة والحفاظ عليها وصيانتها طوال العصور، وكذلك خلال العصرين اليوناني والروماني وصولاً إلى دخول الإسلام أرض مصر مع عمرو بن العاص. وتم التركيز على علاقات مصر التجارية مع الحضارات المجاورة في شرق وشمال البحر المتوسط، وكذلك رحلات الحج للأراضي المقدسة في مكة المكرمة والمدينة المنورة، وإنشاء قناة السويس الحالية التي ربطت بين البحرين الأحمر والمتوسط، وأهميتها في اختصار الطريق الملاحي العالمي عن طريق رأس الرجاء الصالح.

يحتوي المتحف على قطع أثرية تركز على تاريخ هذه المنطقة؛







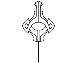


من خلال مجموعة من الآثار المكتشفة بمحافظة السويس، وهي معروضة بقاعة قناة سيزوستريس، والتي يتصدرها تمثال للملك سنوسرت الثالث جالسًا؛ وهو الفرعون الذي فكر في شق قناة تربط بين البحرين عن طريق النيل. كما يعرض بنفس القاعة رأس لتمثال الملكة حتشبسوت صاحبة الرحلات البحرية إلى بلاد بونت، وكذلك مجموعة من الكتل الحجرية تكون نقشًا فريدًا للمعبود "حابي" رمز النيل، وقد تم الكشف عن هذه الكتل الحجرية بمنطقة أولاد موسى بالسويس؛ وهو ما يعد دليلاً على وصول النيل إلى هذه المنطقة قديمًا. ثم قاعة الملاحة والتجارة، وتتمثل فيها أنواع المراكب المختلفة بمصر القديمة، ومنها نقوش صخرية للمراكب، ونماذج لمراكب خشبية، وتماثيل بحارة، ولوحة للملك "مرنبتاح" (١٢١٣- ١٢٠٣ ق.م.) من ملوك الأسرة التاسعة عشرة، والذي تولى العرش بعد أبيه الملك رمسيس الثاني (١٢٧٩ – ١٢١٣ ق.م.)، ويظهر وهو يدافع عن السواحل المصرية ضد شعوب البحر. وكذلك مجموعة من الأواني الفخارية المحلية والمستوردة من مناطق خارج حدود مصر.

كما يضم المتحف قاعة للتعدين توضح الإنجازات الحضارية والصناعية التي اعتمدت على التعدين في مصر منذ عصور ما قبل الأسرات حتى العصور الإسلامية. فهي من القاعات الفريدة في المتاحف المصرية؛ حيث تشمل أنشطة تعدينية مختلفة؛ مثل استخراج المعادن من الذهب والفضة والنحاس والرصاص والحديد، وكذلك الأحجار الكريمة مثل الفيروز والزمرد والعقيق وغيرها.

كما يعرض به أيضًا نماذج لأواني صهر وصب المعادن، ونماذجٍ لأوانٍ من البرونز، وتماثيل لمعبودات مصرية قديمة من الفيانس والأحجار، وحلي وعقود وأساور وأسلحة أيضًا. وفي قاعة السويس (القلزم) تعرض أيضًا قطع أثرية تعبر عن العصرين اليوناني والروماني وعن الحقبة المسيحية؛ وذلك إشارة إلى اهتمام البطالمة بمدينة القلزم؛ حيث أعادوا الملاحة في القناة؛ فتمكن بطلميوس الثاني (٢٨٥- ٢٤٦ ق.م.) من توصيل النيل بالبحر الأحمر؛ من خلال قناة واحدة سميت قناة البطالمة، وأقام نصبًا تذكاريًّا بهذه المناسبة. وفي العصر الروماني أمر الإمبراطور الروماني "تراجان" (٩٨- ١١٧ ق.م.) بإعادة حفر هذه القناة وتطهيرها.

أهم قاعات المتحف هي قاعة المحمل التي تتحدث عن السويس باعتبارها أهم المحطات التي ينطلق منها الحجيج إلى الأراضي المقدسة. ومنها كان يخرج المحمل وموكب الحجيج إلى بيت الله الحرام في مكة المكرمة حاملاً كسوة الكعبة الشريفة التي كانت تصنع بالقاهرة. ويعرض بهذه القاعة ثلاث قطع من كسوة الكعبة، منها ستارة باب التوبة، ونموذج للمحمل، وخطابات الحجيج بقلعة عجرود، وأسقف ومشربيات من الخشب، ومجموعة من الخزف والمشكاوات الزجاجية والنسيج.







تنتهي زيارة المتحف بقاعة قناة السويس التي تضم بعض الوثائق والصور الزيتية لكل من الخديوي سعيد الذي أصدر مرسوم امتياز حفر قناة السويس، والخديوي إسماعيل الذي قام بافتتاحها، وميدالية عليها وجه الفرنسي فرديناند ديليسبس والعربة الملكية الخاصة بافتتاح القناة، إضافة إلى مجموعة من الميداليات البرونزية والذهبية التي صدرت بمناسبة افتتاح القناة، ومجموعة من الأوسمة والنياشين التي منحت عند الافتتاح.

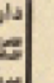
كما تتضمن الحديقة المتحفية المفتوحة عرض أربع قطع رئيسية، أهمها نموذج حديث لمركب مماثل للمراكب التي كانت سائدة في عهد الملكة حتشبسوت، والتي استخدمت في التجارة عبر البحر الأحمر والوصول لبلاد بونت على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، وقد تمت تجربة هذا المركب من قبل في رحلة بحرية أمام شواطئ البحر الأحمر في محاكاة لرحلة التجارة لبلاد بونت التي أرسلتها الملكة حتشبسوت منذ ما يقرب من ٣٥٠٠ سنة تقريبًا، وأما القطع الثلاثة الأثرية فهي عبارة عن عناصر معمارية؛ مثل الأعمدة وتيجان أعمدة وتابوت.



إعادة افتتاح قناة السويس، ٥ يونية ١٩٧٥.

تدريب عملي بالقناطر الخيرية على عبور قناة السويس في ٩ مارس ١٩٧٣

دار « الأهرام »



٢٠ مليما

الأهرام

١٦ صفحة

Al-Ahram

السادات: مصر تعيد الملاحة فى القناة وفاء للحضارة والانسانية

الرئيس فوق ظهر المدمرة ٦ أكتوبر فى مقدمة القافلة التى عبرت القناة أمس من بورسعيد



السادات يذكر العالم قبل افتتاح القناة :

مصر مصممة على واجبها نحو الأرض المحتلة وفلسطين

الجمسى يعلن قبل تسليم القناة للادارة المدنية :

مهمتنا قائمة لحماية القناة ومسئوليتنا مستمرة من أكتوبر

« أشعر بميلاد جديد للشعب البطل »

تصريحات السادات وهو يعبر القناة من فوق المدمرة ٦ أكتوبر

كتب على حمدى الجمال :



حتى لا تقلبنا الفرحة

كتب إحسان عبد القدوس

السادات يبلغ الملوك والرؤساء العرب تليفونيا نتائج محادثاته مع الرئيس الامريكى فورد

الرئيس يعطى اليوم اشارة العبور لقافلة السويس

لجنة مصرية أمريكية

« الأهرام » غدا

فى ٢٠ صفحة